

LA RESPONSABILITÉ
DES
RÉSEAUX DE CHEMINS DE FER FRANÇAIS
DANS LE TRANSPORT DES MARCHANDISES DU TRAFIC INTÉRIEUR
DEPUIS LA GUERRE

THÈSE POUR LE DOCTORAT
(SCIENCES JURIDIQUES)

L'ACTE PUBLIC SUR LES MATIÈRES CI-DESSUS

Sera présenté et soutenu le 14 juin 1916, à 1 heure 1/2.

PAR

EDGARD LANTZENBERG

Président : M. AMBROISE COLIN, professeur.
Suffragants { *MM. WAHL, professeur.*
 { *PERCEROU, professeur-adjoint.*

PARIS

LIBRAIRIE GÉNÉRALE DE DROIT & DE JURISPRUDENCE

Ancienne Librairie Chevalier-Marescq et C^{ie} et ancienne Librairie F. Pichon réunies

F. PICHON ET DURAND-AUZIAS, ADMINISTRATEURS

Librairie du Conseil d'État et de la Société de Législation comparée

20, RUE SOUFFLOT, (5^e ARR^t)

1916

THÈSE
POUR
LE DOCTORAT

La Faculté n'entend donner aucune approbation ni improbation aux opinions émises dans les thèses ; ces opinions doivent être considérées comme propres à leurs auteurs.

LA RESPONSABILITÉ
DES
RÉSEAUX DE CHEMINS DE FER FRANÇAIS

DANS LE TRANSPORT DES MARCHANDISES DU TRAFIC INTÉRIEUR

DEPUIS LA GUERRE

THÈSE POUR LE DOCTORAT

(SCIENCES JURIDIQUES)

L'ACTE PUBLIC SUR LES MATIÈRES CI-DESSUS

Sera présenté et soutenu le 14 juin 1916, à 1 heure 1/2.

PAR

EDGARD LANTZENBERG

Président : M. AMBROISE COLIN, professeur.

Suffragants { *MM. WAHL, professeur.*
PERCEROU, professeur-adjoint.

PARIS

LIBRAIRIE GÉNÉRALE DE DROIT & DE JURISPRUDENCE

Ancienne Librairie Chevalier-Marescq et C^{ie} et ancienne Librairie F. Pichon réunies

F. PICHON ET DURAND-AUZIAS, ADMINISTRATEURS

Librairie du Conseil d'État et de la Société de Législation comparée

20, RUE SOUFFLOT, (5^e ARR^t)

1916



INTRODUCTION

Parmi les problèmes juridiques qu'a fait naître la guerre, celui de la responsabilité des Administrations de chemins de fer nous a paru particulièrement intéressant.

Cette matière offre cependant des difficultés assez nombreuses et complexes pour que nous ayons cru devoir restreindre notre travail à l'étude de la responsabilité des Administrations concessionnaires, pour les pertes, avaries et retards survenus, à l'occasion du transport des marchandises, dans le trafic intérieur. Nous en avons écarté, de propos délibéré, ce qui concerne le trafic des voyageurs, les accidents survenus, à ceux-ci en cours de transport, les colis postaux et enfin les transports de marchandises effectués sous le régime de la convention internationale de Berne. A un autre point de vue, nous avons cru devoir nous borner à ce que M. Jossierand (1) appelle l'incidence de la responsabilité, sans nous occuper de l'étendue de cette responsabilité, des actions auxquelles elle donne naissance, des fins de non-recevoir à opposer à celles-ci, de la compétence, etc.

Dans ces conditions, nous avons adopté le plan suivant :

Nous montrons, dans un premier chapitre, le rôle, éminemment important, dévolu aux chemins de fer dans la guerre

1. JOSSEIRAND, Les transports. (*Traité général de droit commercial* de Thaller), n° 556.

actuelle et nous exposons sommairement leur organisation militaire.

Dans le deuxième chapitre, nous nous sommes efforcés de mettre en lumière les difficultés considérables qu'a suscitées, en raison de la situation exceptionnelle créée par la guerre, la question de la responsabilité et la subordination relative de la reprise des transports commerciaux à l'application de dispositions exceptionnelles tendant à concilier, à ce point de vue spécial, les intérêts du commerce et de l'industrie avec ceux des compagnies.

Nous abordons ensuite la partie essentielle de notre travail. Toutefois, ici se pose une question préalable : les Administrations de chemins de fer ont-elles, depuis la militarisation des réseaux, continué à être « des voituriers » ? Elles ont prétendu, l'exploitation se faisant sous la direction et pour le compte de l'État, avoir été dépossédées par celui-ci. Partant, les actions intentées contre elles auraient été irrecevables. Nous discutons, dans notre troisième chapitre, la valeur de cette opinion et nous concluons à son inexactitude.

Cette fin de non-recevoir ainsi écartée, nous examinons successivement les différentes dispositions légales que les Administrations de chemins de fer ont invoquées pour faire atténuer leur responsabilité dans le trafic commercial des marchandises.

Une première cause d'exonération est la force majeure en tant qu'elle résulte des événements de la guerre. Son étude fait l'objet du chapitre IV.

En second lieu nous rencontrons les clauses de non-garantie insérées dans les autorisations de transport ou dans les affiches annonçant la reprise du trafic (Chapitre V).

Enfin nous étudions (chapitre VI) les régimes institués par

l'arrêté du 1^{er} novembre 1914 et par celui du 31 mars 1915 pris l'un et l'autre en vertu du décret du 29 octobre 1914, et qui ont écartés dans une certaine mesure la présomption de responsabilité pesant dans le droit commun sur le transporteur.

15 avril 1916.



Digitized by the Internet Archive
in 2026

https://archive.org/details/IA41551815_0023

CHAPITRE PREMIER

LE RÔLE ET L'ORGANISATION MILITAIRES DES CHEMINS DE FER.

Le rôle dévolu dans la guerre actuelle aux transports par voie ferrée est considérable. Pour la mobilisation, la concentration des troupes, leur ravitaillement en munitions et en vivres, pour les transports stratégiques et les mouvements tactiques, le rail a pris une importance capitale.

Ce n'est d'ailleurs pas pour la première fois que les chemins de fer sont utilisés par des nations belligérantes en vue de la conduite des opérations militaires. La possibilité de les employer dans ce but, signalée dès 1833 et 1842 par des écrivains militaires allemands, Harkort et Pœnitz (1), fut démontrée en 1859 dans la campagne d'Italie, pendant la guerre de Sécession (1861-1865) et la guerre franco-allemande de 1870-71 (2). Au cours de cette dernière, les Compagnies, de l'Est du Nord et du P. L. M., eurent à assurer la

1. EDWIN, A. PRATT, *The Rise of Rail-power in war and conquest* (1833-1914). Londres, P. S. King and Son, 1915. — Pœnitz, dès 1842, avait proposé de couvrir l'Allemagne d'un réseau de voies ferrées destinées à faciliter la conduite de la guerre sur deux fronts différents.

2. ALLIX, L'histoire du rôle militaire des chemins de fer, *Journal des Transports*, 1916, p. 1; JACQMIN, *Les chemins de fer français pendant la guerre de 1870-1871*.

concentration des troupes, puis participèrent avec les autres réseaux à de multiples mouvements stratégiques.

L'importance du rôle du chemin de fer dans la lutte actuelle avait été nettement pressentie en ces dernières années, puisqu'on avait pu affirmer, dans les ouvrages spéciaux, que la « prochaine » guerre, qui mettrait en présence les grandes puissances de l'Europe, serait avant tout « la lutte pour le rail », puisque aussi, dans tous les grands pays et notamment en Allemagne, on s'inspirait, pour la construction des réseaux et la répartition des lignes à établir, bien plus des considérations stratégiques que des besoins économiques. En fait, ce rôle apparaît dès maintenant comme ayant été capital et il n'est peut-être pas téméraire de penser que les prévisions faites à ce sujet ont été dépassées. On peut s'en rendre compte par les renseignements — jusqu'à présent pourtant bien restreints — qui ont été fournis à cet égard dans les rapports présentés aux Assemblées d'actionnaires de nos Compagnies de chemins de fer et dans certains documents officiels ou études récemment publiés à ce sujet (1).

Dès le moment où la tension diplomatique faisait paraître imminent le danger d'une guerre, commencèrent des transports intenses d'armes, de munitions, de vivres et d'effets à destination des places fortes et des points de concentration, en même temps qu'une première série de transport des troupes de couverture (2) et la concentration dans certaines gares d'une partie du matériel roulant. De plus l'appel, par convocations individuelles, de nombreux réservistes et le retour précipité des personnes qui étaient parties vers les

1. MARCEL PESCHAUD, Les chemins de fer français et la guerre, *Revue politique et parlementaire* 10 octobre 1915, p. 28.

2. Dès le 25 juillet 1914 selon AUGUSTE PAWLOWSKI. Les chemins de fer français et la guerre. *Génie civil*, 19 février 1916.

plages de l'ouest où les stations climatiques de l'est, augmentèrent le trafic normal et contribuèrent à y apporter une sérieuse perturbation.

Le 31 juillet 1914 dans la soirée, les réseaux intéressés reçurent l'ordre d'effectuer les transports des troupes de couverture. Le même jour fut pris un arrêté ministériel portant suspension du trafic commercial : les transports de petite vitesse cessèrent immédiatement, alors que ceux de voyageurs et de messageries étaient provisoirement maintenus.

L'ordre de mobilisation fut lancé le 1^{er} août 1914, à 4 heures du soir ; à partir de minuit, le trafic normal fut complètement arrêté et au service courant fut substitué le service militaire, organisé à l'avance au moyen des plis de mobilisation. En même temps s'était opérée la militarisation du personnel des réseaux.

Le 2 août 1914 commencèrent les transports de mobilisation, entre lesquels vinrent s'intercaler, à partir du 5 août, les transports de concentration. Quarante-deux corps d'armée et cent quarante-cinq régiments d'infanterie territoriale furent conduits par voie ferrée aux emplacements prévus (1).

En même temps, il fallut encore, sur le réseau de l'Est, rapatrier 40.000 ouvriers étrangers, venant des mines des bassins de Briey et de Longwy.

Pendant la seconde quinzaine d'août 1914, les réseaux eurent à assurer un nouveau trafic, non moins intense que le précédent et qui présentait une complexité énorme et des difficultés d'autant plus sérieuses qu'il n'avait pas été possible de le régler à l'avance comme ceux de couverture, de mobilisation et de concentration. Ce fut celui que nécessitèrent le changement de front réalisé à la suite de l'invasion de la Belgi-

1. MARCEL PESCHAUD. *Les chemins de fer français et la guerre.*

que et du passage de la Meuse par les troupes allemandes, les transports de ravitaillement d'armées qui étaient sans cesse en mouvement et qui consommaient les munitions en quantité que personne n'avait pu soupçonner (1), ceux des troupes destinées à compléter les effectifs de combat, les évacuations des blessés et des malades dépassant également comme nombre tout ce que l'on avait pu prévoir, et enfin, les transports destinés aux usines de fabrication de munitions et au ravitaillement du camp retranché de Paris (2). Les réseaux du Nord, de l'Orléans et de l'Etat eurent à assurer le transport du corps de débarquement anglais.

Puis ce furent les évacuations du matériel des réseaux belges et de nos réseaux du Nord et de l'Est ; le transport des réfugiés des régions envahies de la Belgique et de la France ; l'exode du Gouvernement et des services publics vers Bordeaux ; la bataille de la Marne, pendant laquelle, certains jours, il circula sur le front jusqu'à 170 trains ; le transport des troupes de l'armée anglaise des Indes ; le déplacement de notre front vers le Nord-Ouest et la bataille de l'Yser.

Depuis cette époque, des transports stratégiques d'une importance réelle ont encore été effectués. Des données précises à cet égard n'ont pas été publiées, du moins à notre connaissance, mais il est notoire qu'à certains moments, lors du renforcement de l'armée anglaise, par exemple, dans les semaines qui ont précédé l'offensive de Champagne, en septembre 1915, au moment de la bataille de Verdun, en février-mars

1. A la fin d'août, les sept centres de ravitaillement des armées françaises étaient desservis par 42 trains quotidiens.

2. Jusqu'au 30 septembre le seul réseau du P. O. a amené à Paris pour le ravitaillement, 117.000 tonnes de denrées, 66.000 tonnes de fourrages, 107.000 bœufs, 211.000 moutons et porcs.

1916 et antérieurement aussi, quand l'expédition de Salonique a été organisée, de grands mouvements de troupes ont été effectués par voie ferrée (1).

Les transports de ravitaillement, eux aussi, n'ont pas cessé de s'accroître ; ils ont nécessité un matériel de plus en plus considérable à mesure que nos armées se sont renforcées, que l'armée anglaise, opérant en France, a augmenté ses effectifs, que l'artillerie mise en ligne est devenue plus nombreuse et plus puissante, que le bombardement de nuit et de jour est devenu de règle sur la majeure partie du front.

En même temps aussi, les transports de matières premières acheminées, pour le compte de l'administration militaire ou des autres services de l'Etat, vers les usines travaillant pour la Défense nationale ont acquis chaque jour une importance nouvelle.

Il faut remarquer en outre que la nécessité de pouvoir exécuter, soudainement et à l'improviste, des transports considérables oblige à garder disponible une grande réserve de machines et de wagons. Il a fallu constituer également des réserves analogues pour les besoins des formations sanitaires.

Nos voies ferrées ont donc été appelées à jouer un rôle capital au point de vue de la défense nationale. Dans la prévision de cette éventualité, le législateur a eu soin de régler minutieusement la réquisition des chemins de fer et de donner à ceux-ci, à partir de la mobilisation ; une organisation militaire.

1. Discussion au Sénat des crédits additionnels pour le ministère de la Guerre. Séance du 28 décembre 1915. Discours du lieutenant-colonel Gassouin, commissaire du Gouvernement. *J. off. Débats*, Sénat, p. 723 et s.

Les textes qui régissent cette organisation, et sur certains desquels nous aurons à revenir, lorsque nous examinerons la légalité des clauses d'exonération de responsabilité insérées, du 2 août au 1^{er} novembre 1914, dans les autorisations de transport et les affiches, sont assez nombreux.

Les deux dispositions fondamentales sont l'article 54 du cahier des charges des compagnies et l'art. 26 de la loi du 24 juillet 1873 relative à l'organisation générale de l'armée.

L'article 54 du cahier des charges stipule qu'en cas de besoin les Compagnies devront mettre, sans délai, à la disposition du Gouvernement, tous les moyens de transport que celui-ci juge nécessaires pour l'acheminement des troupes ou de matériel, militaire ou naval, vers un point quelconque du réseau. D'autre part, aux termes de l'art. 26 de la loi du 24 juillet 1873 : en cas de mobilisation ou de guerre, les Compagnies de chemins de fer mettent à la disposition du Ministre de la Guerre tous les moyens nécessaires pour les mouvements et la concentration des troupes et du matériel de l'armée. Un service de marche ou d'étapes sera organisé sur les lignes de chemins de fer par un règlement ministériel.

La loi du 13 mars 1875, relative à la constitution des cadres et des effectifs de l'armée active et de l'armée territoriale organise, dans ses articles 22 à 28, le service militaire des chemins de fer. La loi du 28 décembre 1888 a modifié la rédaction de ces articles et les a remplacés par des dispositions nouvelles ayant le même objet.

Plusieurs décrets sont intervenus pour fixer des prescriptions de détail : décrets du 5 février 1889 (*J. O.* du 6 février), réglementant le fonctionnement de la commission militaire supérieure des chemins de fer, des commissions de réseau, et des sections de chemins de fer de campagne ; du 21 février

1900 (*Bull. Min. guerre*, p. 358), relatif aux services de l'armée et du 25 mars 1908 (*Bull. Min. guerre*, p. 500), sur les transports stratégiques par voie ferrée ; mais le plus intéressant à notre point de vue, est celui du 8 décembre 1913, qui a approuvé le nouveau règlement sur les transports stratégiques (*Bull. Min. guerre*, Edition méthodique : Mouvements et transports, n° 100).

D'autre part la loi du 3 juillet 1877, sur les réquisitions militaires, contient, dans ses articles 29 à 33, diverses dispositions, relatives à la réquisition des chemins de fer et à la suspension du trafic commercial. Elle a été, pour son exécution, complétée par le décret du 2 août 1877, portant règlement d'administration publique, lequel, dans ses art. 57 à 63, détermine les modes de fixation et de paiement des indemnités dues par l'Etat en cas de réquisition des voies ferrées.

Nous résumons ci-dessous, dans ses grandes lignes, l'organisation militaire des chemins de fer français, telle qu'elle résulte des textes précités, applicables au moment où est survenue la guerre actuelle (1).

Dès le temps de paix, un organisme permanent et régulièrement constitué a pour mission de préparer les plans des opérations et d'assurer la coordination éventuelle des différents éléments qui auront à intervenir. Cet organisme est le 4^e bureau de l'Etat-Major de l'armée ; il est assisté et d'une Commission militaire supérieure des Chemins de fer, d'ailleurs simplement consultative, présidée par le chef d'Etat-Major et des Commissions de réseaux.

1. On trouvera une étude détaillée de cette organisation militaire dans l'article de M. Pawlowski.

Celles-ci, au nombre de sept, correspondent tant aux six grands réseaux, à chacun desquels sont rattachés les réseaux secondaires enclavés qu'aux Chemins de fer de ceinture, auxquels sont rattachés les réseaux des chemins de fer souterrains et des tramways de Paris.

Chaque commission comprend deux membres : un commissaire militaire, désigné par le Ministre de la guerre, et un commissaire technique, directeur ou ingénieur en chef des réseaux, proposé à l'agrément du ministre par l'Administration intéressée.

Le rôle de ces commissions est d'étudier et de préparer toutes les mesures permettant aux chemins de fer de remplir, le moment venu, le rôle qui leur est assigné dans la défense nationale.

Là mobilisation décrétée, il se produit un double fait, dont la portée et les conséquences sont minutieusement précisées par les textes énumérés plus haut :

1^o Les Administrations de chemins de fer sont dessaisies de la direction de leurs réseaux au profit des autorités militaires ;

2^o Les services militaires de chemins de fer sont dédoublés.

Dès le premier jour de la mobilisation, sur avis du Ministre de la guerre, les Compagnies mettent, à la disposition de l'Administration militaire, la totalité de leurs moyens de transport, sur l'intégralité ou une partie limitativement désignée du réseau. Il s'agit ici, en quelque sorte, d'une réquisition générale affectant toutes les lignes, tout le matériel, tous les bâtiments et, peut-on ajouter, malgré l'impropriété de ce langage, tout le personnel : celui-ci en effet, en tant qu'il n'a pas reçu expressément une autre affectation, est mobilisé, militarisé, sur place : le réseau continue à fonc-

tionner en tant qu'entité matérielle : mais il devient un organisme militaire.

Le dédoublement des services militaires des chemins de fer résulte de ce que le quatrième bureau de l'Etat-Major, tout en continuant à exister, fournit aussi les éléments qui constituent la Direction des chemins de fer aux armées.

Cette Direction a la charge de l'exécution des transports dans la zone soumise à l'autorité directe du général en chef, dite zone des armées, et dont les limites sont fixées, au fur et à mesure des opérations militaires, par arrêté ministériel. Cette Direction, qui dépend du Directeur des services de l'arrière, comprend deux organismes d'exécution :

1° Les commissions de chemins de fer de campagne qui assurent les transports dans la zone des opérations ; sur les lignes comprises dans cette zone, l'exploitation est confiée aux sections militaires des chemins de fer de campagne, dont le personnel est constitué au moyen de prélèvements opérés sur les différents réseaux.

2° Les Commissions des réseaux incorporés à la zone des armées, assistées par des sous-commissions et par les Commissions régulatrices fonctionnent dans les gares régulatrices. L'élément militaire y a une prédominance absolue.

Le 4^e bureau de l'Etat-major, dont le chef, placé sous le contrôle du sous-chef d'Etat-major de l'armée et du Ministre de la guerre, est, en temps de guerre, selon une expression employée au Parlement, le « véritable ministre des chemins de fer » (1), conserve l'Administration des voies ferrées dans la zone de l'intérieur. Il a, comme organes d'exécution, les

1. Discussion à la Chambre des députés des crédits additionnels pour le Ministère de la Guerre. Séance du 16 décembre 1915. *J. off. Débats*. Chambre des députés, p. 44.

commissions de réseaux, instituées en temps de paix, qui assument alors le service complet des réseaux qu'elles administrent : le commissaire militaire a la direction et la responsabilité au point de vue militaire, le commissaire technique en ce qui concerne l'exploitation technique (1).

Les commissions de réseaux sont assistées elles-mêmes par des sous-commissions de réseau, comprenant un sous-commissaire militaire et un sous-commissaire technique et par des Commissions de gare comprenant un officier commandant de gare et un chef de gare, commissaire technique.

Ce sont ces commissions de réseaux et le 4^e Bureau de l'Etat-major qui ont eu à régler les conditions dans lesquelles les chemins de fer ont pu, depuis la mobilisation, assurer le trafic commercial. Ce sont notamment les commissions de réseaux qui ont accordé les autorisations de transports de marchandises et signé les affiches réglementant le transport dont nous aurons à parler plus loin.

1. Lors de la crise si grave des transports, qui a sévi de novembre 1915 à février 1916 et dont la survenance était inévitable, l'on a fait grand cas, au Parlement, dans la presse, et dans les milieux commerciaux, d'un prétendu défaut de collaboration entre l'élément militaire et l'élément technique des commissions et sous-commissions ; le premier aurait prétendu assumer à lui seul l'exploitation des voies ferrées, sans avoir recours, dans la mesure désirable, à l'expérience et aux conseils du second. Un examen attentif des faits, montrerait à quel point cette critique est erronée. En réalité, et sauf quelques abus qui ont été rapidement redressés ou réprimés, les autorités militaires ont laissé constamment, au personnel technique, le soin d'assurer tous les détails d'exécution des ordres imposés par les circonstances.

CHAPITRE II

LA RÉGLEMENTATION DES TRANSPORTS COMMERCIAUX PENDANT LA GUERRE.

De toute évidence, la réquisition générale des voies ferrées et l'intensité exceptionnelle des transports militaires et de ravitaillement ont eu pour effet, pendant une première période assez longue, de paralyser le trafic commercial et plus tard d'y apporter de sérieux obstacles.

Nous avons déjà indiqué plus haut que dès le 31 juillet 1914, au soir, le trafic commercial fut suspendu.

A cette date en effet fut pris, en vertu de l'article 29 de la loi du 3 juillet 1877 sur les réquisitions militaires, un arrêté ministériel (1) qui obligeait les compagnies de chemins de fer à mettre immédiatement à la disposition du Gouvernement les moyens de transport nécessaires pour assurer les mouvements de troupes et qui suspendait les transports commerciaux.

Cet arrêté n'a pas été publié au *Journal officiel* et on lui a appliqué quelquefois la dénomination « d'arrêté clandestin » (2). Il est à peine besoin de faire observer que ce défaut de publication au *Journal officiel* ne saurait entacher

1. *Bull. ann. des chemins de fer*, 1915, 1. 42.

2. *Bulletin des transports*, 1915, *passim*.

la légalité ou la force obligatoire du susdit arrêté. Le seul fait de sa notification, respectivement à chacune des Administrations de chemins de fer intéressées, a, pour chacune d'elles, constitué une mise en demeure formelle et obligatoire. La forme des arrêtés ministériels n'est déterminée par aucun texte ; la publication en est faite, suivant leur nature, et suivant les cas, soit par voie d'insertions au *Journal officiel* ou aux *Bulletins officiels* des différents ministères, soit par voie de notification individuelle à partie (1).

Il y a eu un second arrêté, différent du premier et publié au *Journal officiel* du 3 août 1914. Par suite d'un singulier oubli (2), cet arrêté a paru sans indication de date. On en a profité pour contester sa légalité. Le fait même de la publication sans date nous paraît n'avoir qu'une importance secondaire ; cet arrêté, comme celui du 31 juillet, étant obligatoire, par suite de la notification aux Compagnies intéressées. D'autre part, il est invraisemblable que l'original ait été signé, sans qu'il ait été fait mention de la date. Enfin le trafic était déjà suspendu en vertu de l'arrêté du 31 juillet 1914. On donne généralement, à ce second arrêté, la date du 2 août 1914 (3) bien que le décret du 29 octobre 1914 (*Journal officiel* du 3 novembre 1914) paraisse lui assigner celle du 31 juillet 1914. La question est un peu obscure quoique, à notre avis, sans portée pratique. Ce qui est certain, c'est qu'à la date du 31 juillet 1914 est intervenu un arrêté qui, selon les termes du décret précité du 29 octobre 1914, portait « réquisition de tous les moyens de transport néces-

1. Fuzier-Hermann, *Rép. gén. du dr. fr.*, v^o Arrêté administratif nos 49 et s. Rapp. *Bull. ann. des chemins de fer*, 1915, 2. 200.

2. Il faut remarquer qu'à cette époque le *Journal officiel* contient de nombreuses fautes et que les « errata » s'y multiplient.

3. *Pandectes françaises*, Législation de la guerre de 1914, p. 41.

saïres pour assurer les mouvements de troupes et suspension totale ou partielle des transports commerciaux selon les besoins militaires à satisfaire ».

Aux termes de l'article 2 de l'arrêté publié au *Journal officiel* « les transports commerciaux sont suspendus jusqu'à nouvel ordre, tant pour les voyageurs que pour les marchandises à grande ou à petite vitesse » ; aux termes de l'article 4 : « il n'est plus reçu, ni expédié, de marchandises » ; de l'article 3 : « il n'est plus délivré de billets aux voyageurs civils ». Cependant « les trains en cours de route peuvent continuer leur marche jusqu'à destination, sauf ordre contraire du commissaire de réseau ».

En ce qui concerne les expéditions non encore mises en route, il n'a donc pu y avoir de difficultés : elles n'ont plus été acceptées, ou si elles l'avaient déjà été, elles ne sont pas mises en route : les 2^e et 3^e alinéas de l'article 4 de l'arrêté de suspension ajoutent en effet : « Sur tout le réseau, les chefs de gare préviennent les expéditeurs d'avoir à reprendre les marchandises non encore parties, ou de donner, sur les notes d'expédition, déclaration de la reconnaissance de l'état de choses créé par le présent arrêté..... Les marchandises non encore expédiées... seront déchargées, s'il y a lieu, et pourront, si besoin est, être camionnées d'office, soit à domicile, soit dans un entrepôt public ou privé ».

Mais les nouvelles dispositions mises en vigueur eurent pour effet, en outre, d'arrêter les expéditions déjà mises en route, mais non parvenues à destination. L'alinéa 3 de l'article 4 de l'arrêté décide en effet que « les marchandises... en cours de route seront déchargées, s'il y a lieu, et pourront, si besoin est, être camionnées d'office, soit à domicile, soit dans un entrepôt public ou privé ». Et l'article 5 : « Les délais prévus pour les transports de marchandises cessent

d'être obligatoires ». Il y a donc suspension des transports même pour les marchandises parties ; les réseaux ne sont plus liés par les délais imposés par les tarifs ; bien mieux ils peuvent décharger les wagons, en cours de route, pour libérer leur matériel, et faire camionner les marchandises dans des entrepôts ; enfin, celles-ci n'en supportent pas moins les frais de manutention, de séjour dans les gares ou entrepôts et de camionnage, conformément aux tarifs en vigueur (art. 5), alors même que c'est en cours de route qu'elles ont été déchargées et entreposées (1).

L'arrêté du 31 juillet n'amena d'ailleurs pas une cessation absolue du trafic commercial des marchandises.

Les tableaux de marche des trains de mobilisation prévoyaient quelques trains, dits de ravitaillement, destinés à assurer l'alimentation des centres importants ; des affiches spéciales, apposées dès la mobilisation, faisaient connaître les horaires de ces trains et les conditions auxquelles les commerçants intéressés pouvaient s'en servir.

Puis, dès la fin des plus importants transports militaires.

1. Cette dernière disposition a soulevé de vives récriminations de la part des intéressés. A la date du 26 août 1914, le Président de la Chambre de Commerce de Paris signala au Ministre des Travaux publics que, par application de l'alinéa 3 de l'art. 4 de l'arrêté relatif à la suspension du trafic, les réseaux prétendaient percevoir les frais de magasinage pour les wagons de marchandises restés en souffrance, et cela, alors même que les expéditeurs ou destinataires n'avaient pas été prévenus de la souffrance et avaient ignoré dans quelle gare les marchandises avaient été arrêtées et provisoirement entreposées. — Le 11 septembre, le Ministère de la Guerre fit savoir que les réseaux, après examen de la question, avaient décidé, sous réserve de leurs droits, de surseoir actuellement à la perception de ces frais dans les cas signalés. — *Bulletin de la Chambre de Commerce de Paris* du 26 septembre 1914, p. 1166.

les commissions de réseau autorisèrent l'acceptation au transport de certaines expéditions; elles examinaient chaque demande et procédaient par décisions d'espèce, appelées « autorisations de transport ».

Le 17 août 1914, le Ministre de la Guerre, les voies ferrées étant, de par la guerre, sous sa dépendance, fit connaître que, si les transports commerciaux restaient encore incertains, le commerce disposerait, à partir du 19^e jour de la mobilisation (19 août), des moyens nécessaires pour assurer ses transactions (1). Il prit, dans ce but, un arrêté, dit de reprise des transports, qui n'a pas été publié au *Journal officiel*, mais auquel font quelquefois allusion les décisions judiciaires et qui porte la date du 17 août 1914. A ce moment, les commissions de réseaux firent apposer des affiches annonçant une reprise partielle des transports commerciaux (2). Les réseaux étaient divisés en deux zones. Dans la première, la plus voisine du théâtre des hostilités, le trafic restait complètement interrompu ou bien était limité au transport des voyageurs et de leurs bagages, avec maximum de 30 kilogs. Dans la seconde zone, comprenant toutes les autres lignes, le trafic des voyageurs et marchandises, en grande et petite vitesse, était autorisé dans des conditions étroitement limitées.

Les affiches, qui portaient la signature du commissaire militaire et du commissaire technique, Directeur ou Ingénieur en chef du réseau, spécifiaient expressément ceci : « les différents transports sont faits aux prix ordinaires, *sans responsa-*

1. *Bulletin de la Chambre de Commerce de Paris*, 1914, t. II, p. 1166.

2. Affiche du P.-L.-M. en date du 22 août 1914. Affiche de l'Etat en date du 26 août 1914.

bilité, ni garantie d'aucune sorte, en raison des conditions actuelles de l'exploitation des voies ferrées ».

Ces nouvelles dispositions furent à peine appliquées quelques jours. A ce moment même, le Nord-Est de la France fut envahi et les armées allemandes marchèrent sur Paris. L'utilisation militaire des chemins de fer entraîna une nouvelle interruption du trafic, qui mettait obstacle, tout au moins au départ de Paris, à toute expédition, pour laquelle une autorisation spéciale de transport n'avait pas été accordée.

Le commerce et l'industrie furent très désappointés de ce nouvel arrêt. Quelques efforts avaient en effet été tentés pour stimuler l'activité économique du pays, mais menaçaient de rester vains, faute de moyens suffisants de transport. Dès le 10 septembre 1914, le Président de la Chambre de Commerce de Paris (1) insistait auprès du Ministre des Travaux Publics pour que la reprise des transports fût poursuivie avec la plus grande activité (2).

La situation ne tarda d'ailleurs pas à s'améliorer : la Compagnie du Midi, dès le 13 septembre, reprit les transports de toute nature à l'intérieur de son réseau, sous les seules réserves de la priorité à accorder aux transports militaires et de l'exonération de responsabilité ; le P.-L.-M. appliqua, par affiche du 12 septembre, un régime analogue à celui de l'affiche du 22 août, mais en l'étendant et en créant trois zones au lieu de deux. Sur l'Etat (affiche du 14 septembre 1914), à l'exception des lignes situées à ce moment dans le

1. *Bulletin de la Chambre de Commerce de Paris*, 1914, t. II, p. 1168.

2. Il ne semble pas que l'on ait toujours eu à ce moment une perception bien nette des nécessités militaires ; le 6 septembre, le réseau d'Orléans recevait encore des ordres formels tendant à restreindre le trafic commercial.

réseau des Armées (notamment celle de Paris au Havre), les transports commerciaux sont admis, sous réserve d'autorisations spéciales de la commission du réseau, pour les expéditions un peu importantes.

A la date du 5 octobre furent mises en vigueur des dispositions plus larges, s'efforçant d'organiser les transports commerciaux et de donner à ceux-ci toute l'extension, en même temps que toute la régularité, compatibles avec le rôle militaire des chemins de fer (Affiches du 5 octobre 1914). Le nouveau régime avait le mérite d'être uniforme pour les quatre réseaux de l'Etat, de l'Orléans, du P.-L.-M. et du Midi, mais ne s'appliquait pas à ceux du Nord et de l'Est. Il consistait dans la division de ces réseaux en quatre zones.

Ces nouvelles dispositions, en laissant notamment Paris dans la zone des armées, ne mettaient pas fin aux difficultés que nous venons de signaler et furent généralement trouvées insuffisantes. D'autre part, le commerce critiquait vivement la clause de non-garantie, qui était insérée dans les affiches ou stipulée expressément dans les autorisations de transport, délivrées pour les expéditions ne rentrant pas dans les catégories prévues par les affiches. Comme le développement même des transports commerciaux augmentait le nombre des retards, des pertes et des avaries, beaucoup d'expéditeurs, ne voulant pas admettre la légalité de cette exonération de responsabilité, engagèrent, sur cette question fort délicate, des procès dont l'issue pouvait être défavorable aux Compagnies. Celles-ci comprirent donc qu'il y aurait utilité pour elles à pouvoir s'appuyer sur des textes bien précis, si elles désiraient se mettre à l'abri des risques excessifs que leur faisait courir la reprise du trafic commercial sur les voies ferrées. Aussi, dans ces circonstances très peu favorables, résolurent-elles de donner au commerce des facilités

nouvelles, à la condition que l'exonération de responsabilité leur fût, en échange, reconnue par une disposition formelle et catégorique.

Cette extension de trafic fut réalisée en deux fois, par les affiches du 23 octobre et du 5 novembre 1914, qui, l'une et l'autre, modifièrent successivement la composition des zones, celles-ci étant, depuis le 5 novembre, réduites à deux, et augmentèrent, dans une certaine mesure, la nomenclature des marchandises, admises au transport dans chacune de ces zones. D'autre part, les réseaux du Nord et de l'Est, eux aussi, organisèrent une réglementation plus précise des transports (affiches du 8 novembre 1914), en répartissant leurs lignes dans deux zones, certains transports pouvant être admis dans la zone la plus favorisée sans autorisation préalable.

Quant à la détermination précise des conditions de responsabilité des réseaux, ce fut l'objet du décret du 29 octobre 1914 et de l'arrêté du 1^{er} novembre (*Journal officiel* du 3 novembre 1914).

Aux termes du décret du 29 octobre 1914, « les conditions de délai et de responsabilité dans lesquelles sont effectuées les transports commerciaux (y compris le transport des colis postaux), autorisés en vertu de l'art. 19 du règlement susvisé (règlement approuvé par décret du 8 décembre 1913) sur les transports stratégiques, sont arrêtées par le Ministre de la guerre, pour chaque réseau, sur la proposition de la Commission du réseau ». C'est par application de cette disposition que fut pris l'arrêté du 1^{er} novembre 1914, qui règle comme suit, en son article premier, la responsabilité des chemins de fer :

« Les réseaux des chemins de fer n'encourent aucune responsabilité du fait de la durée des transports commerciaux

autorisés en vertu de l'article 19 du règlement sur les transports stratégiques.

« Ils sont responsables des pertes et avaries résultant d'une faute lourde de leurs agents, dont ils ne pourraient rattacher la cause à l'état de guerre.

« Toutefois cette responsabilité ne s'étend pas aux avaries et aux déchets qui, en raison de la nature de la marchandise, sont les conséquences de la durée des transports ».

Les réseaux avaient ainsi satisfaction et se trouvaient, provisoirement du moins, à l'abri de risques que, d'accord avec l'administration de la guerre, ils se déclaraient incapables de supporter. Aussi purent-ils réaliser en deux étapes, par les affiches des 27 novembre et 12 décembre 1914, de nouvelles améliorations, qui se traduisaient, comme précédemment, par de nouvelles extensions de la zone la plus favorisée et par l'admission dans le trafic régulier, en quantités de plus en plus grandes de marchandises de plus en plus nombreuses.

Mais il est bien évident qu'un tel régime, interprété par les Compagnies dans le sens d'une irresponsabilité presque absolue, ne pouvait être que transitoire, même pendant la durée des hostilités. S'il répondait aux intérêts momentanés des réseaux et passagèrement même, à l'intérêt général, il lésait sérieusement les commerçants et industriels.

Un bon régime de transport, pour favoriser une activité commerciale un peu intense, comporte en effet, outre des prix aussi bas que possible, deux conditions essentielles : la sécurité et la régularité. Or ces conditions ne se trouvaient plus réalisées.

En ce qui concerne la régularité, le public n'avait plus aucune garantie. Sans doute, les transports s'effectuaient généralement, malgré les circonstances, dans des délais rai-

sonnables : mais des retards ne s'en produisaient pas moins, plus fréquents certes qu'en temps ordinaire, mais, quelque prolongés qu'ils fussent, ils ne pouvaient être le principe d'aucune indemnité. Expéditeurs ou destinataires ne pouvaient prétendre à aucun dédommagement, même lorsque les marchandises restaient en route des semaines entières.

La sécurité avait également disparu. La perte et l'avarie ne donnaient droit à l'allocation de dommages-intérêts que s'il y avait faute lourde du chemin de fer, et encore, à condition que celle-ci ne résultât pas de l'état de guerre. Les compagnies mettaient la preuve de cette faute à la charge de l'expéditeur ou du destinataire.

Sans aucun doute, on se rendait compte dans les milieux commerciaux que la régularité, en raison même des nécessités militaires, ne pouvait être réalisée que d'une manière fort approximative; que, sur la question de responsabilité, on ne pouvait raisonnablement exiger, dès ce moment, le retour au droit commun. Mais on estimait du moins qu'il importait d'apporter sans tarder un correctif à la nouvelle réglementation.

Ce correctif avait déjà été indiqué et discuté, avant l'arrêté du 1^{er} novembre 1914 (1). Les pourparlers furent repris et aboutirent à l'arrêté du 1^{er} décembre 1914 (*J. Off.* du

1. Cf. *Bulletin de la Chambre de Commerce de Paris*, 1914, t. II, p. 1286. Dans son rapport sur les Postes et les Chemins de fer M. Jouaney disait dès le 14 octobre 1914 : « Nous estimons, toutefois, que cette question (celle de la responsabilité des réseaux) pourrait être solutionnée d'une manière satisfaisante, du moins en ce qui concerne les pertes totales ou partielles. Il suffirait d'organiser, au besoin avec le concours des Compagnies, un système d'assurance contre les pertes, assurance contractée auprès de particuliers et qui vraisemblablement ne serait pas onéreuse ».

5 décembre 1914) venant compléter celui du 1^{er} novembre.

Le régime mis en vigueur à cette dernière date était maintenu, mais les réseaux de l'Etat, du Midi, de l'Orléans et du P.-L.-M. (le Nord et l'Est restant donc exceptés) renonçaient à s'en prévaloir, en ce qui concerne les pertes et avaries (à l'exclusion des retards), si l'expéditeur consentait à payer une prime spéciale d'assurance. L'indemnité était alors du montant du dommage dûment justifié, dans la limite de la valeur déclarée. Certaines marchandises étaient exclues de ces dispositions, dont l'application ne devait être faite qu'à titre d'essai pendant une période de trois mois et pouvait être suspendue, avec l'autorisation ministérielle, moyennant un préavis de trois jours.

Si le principe de ce régime d'« assurance de garantie », ainsi qu'on l'a dénommé, était bien celui que réclamait le commerce, le taux du tarif était considéré comme trop élevé (1). Aussi le commerce ne tarda pas à réclamer un régime plus conforme à ses intérêts. Ses protestations aboutirent à l'établissement de nouvelles règles, comportant une extension notable de la responsabilité des réseaux et un abaissement du taux des primes d'assurances. Ce fut l'objet de l'arrêté ministériel, en date du 31 mars 1915, qui a fixé à nouveau les conditions de délai et de responsabilité des administrations de chemins de fer en matière de transports commerciaux, ses dispositions n'étant cependant valables que pour les réseaux de l'Etat, de l'Orléans, du P.-L.-M. et du Midi.

Le régime institué par ce nouvel arrêté — entré en vigueur le 6 avril 1915 — se caractérise, d'une part, en ce

1. *Bulletin de la Chambre de Commerce de Paris*, 1914, t. II, p. 4525. Rapport de M. Jouaney sur l'assurance des marchandises.

qu'il fixe les délais de transport et admet la responsabilité des réseaux en cas de retard ; d'autre part, en ce qu'il modifie sensiblement les dispositions de l'arrêté du 1^{er} novembre 1914 relatives à la responsabilité en cas d'avarie ou de perte. Il maintient au surplus le système dit de « l'assurance de garantie ».

Délais (art. 2). — Les délais sont désormais réglementés, et s'ils sont dépassés, les intéressés peuvent obtenir des indemnités. Les délais sont ceux des tarifs ordinaires, généraux ou spéciaux, mais augmentés dans de larges proportions. En petite vitesse, ils sont, en principe, doublés, l'allongement minimum étant de cinq jours ; ils ne commencent à courir, que du jour où le chargement du wagon est terminé, lorsque la manutention incombe au public ; et, du jour de la prise en charge des marchandises, lorsque la manutention incombe au chemin de fer (1). En grande vitesse la prolongation est de 24 heures pour une distance inférieure à 300 kilomètres et de 48 heures pour une distance supérieure à ce chiffre.

Responsabilité en cas de retard (art. 3). — Les Administrations de chemins de fer sont responsables du préjudice justifié, occasionné par l'inobservation des délais fixés à l'article 2, à moins qu'elles ne prouvent que le retard est dû à des difficultés, de circulation ou de livraison, qui seraient la conséquence de l'état de guerre.

Responsabilité en cas de perte ou d'avarie (art. 4). — La responsabilité des Administrations de chemins de fer ne s'étend pas :

1^o Aux pertes et avaries, dans les cas où ces Administrations

1. Nous rappelons qu'en temps de paix le délai commence à courir du jour où une demande régulière de wagon a été faite.

établiraient que la cause de ces pertes et avaries est une conséquence de l'état de guerre, à moins qu'une assurance contre les risques de cette nature n'ait été contractée ;

2^o Aux avaries et aux déchets qui, en raison de la nature de la marchandise, seraient la conséquence de la durée des transports, lorsque la marchandise a été livrée dans les délais fixé par l'article 1^{er}.

Indemnité (art. 5). — L'indemnité due est limitée.

En cas de perte totale ou partielle, elle ne peut être supérieure à la valeur, aux jour et lieu de l'expédition, de la marchandise perdue.

En cas d'avarie, elle ne peut être supérieure au montant de la dépréciation subie, calculée d'après la valeur de la marchandise au jour et lieu de l'expédition.

En cas de retard, elle ne peut dépasser celle qui serait allouée pour perte totale, en tenant compte, s'il y a lieu, des assurances contractées pour la valeur et pour l'intérêt à la livraison.

Il est toutefois tenu compte, en cas de perte ou d'avarie, des frais de douane, de transport et autres.

Assurance (art. 6). — L'assurance de garantie, instituée par l'arrêté du 1^{er} novembre, est maintenue, mais le taux en est diminué dans de notables proportions. Moyennant le payement de la prime, les Administrations de chemins de fer renoncent à se prévaloir, hors le cas de force majeure, dans les termes du droit commun, de l'exonération résultant de l'article 4.

L'expéditeur peut, en outre, faire une déclaration d'intérêt à la livraison, pour les marchandises déjà assurées pour leur valeur. Il est alors appelé à payer une seconde prime, moyennant laquelle il pourra avoir droit, en cas de perte et

d'avarie donnant lieu à indemnité, au paiement de dommages-intérêts supérieurs à ceux prévus par l'article 5.

Enfin les articles 7 et suivants fixent le délai dans lequel les réclamations doivent être notifiées (art. 7) (1) et spécifient que le nouveau régime pourra être étendu, par arrêtés spéciaux, à d'autres réseaux que ceux pour lesquels il est intervenu (art. 8), qu'il n'est pas applicable aux colis postaux (art. 10); et enfin que, pour les transports empruntant, sur une partie de leur parcours, des réseaux autres que ceux pour lesquels l'arrêté a été pris, le régime applicable de bout en bout sera celui du réseau emprunté pour lequel la responsabilité est la moins étendue, à moins qu'il ne soit établi que la perte ou l'avarie est survenue sur l'autre réseau (art. 11).

Ainsi, au régime de responsabilité institué par l'arrêté du 1^{er} novembre 1914, il en est substitué un autre, qu'un examen, même sommaire nous montre en différer profondément. Sous le régime de l'arrêté de novembre 1914, le chemin de fer n'était tenu comme responsable de la perte et de l'avarie qu'en cas de faute lourde, et encore, à condition que celle-ci n'eût pas pour cause l'état de guerre; il ne répondait pas des retards. Désormais, au cas d'avarie ou de perte, et aussi de retard, sa responsabilité est en principe celle du droit commun; mais celle-ci cesse, si les faits générateurs de cette responsabilité sont une conséquence de l'état de guerre et des difficultés, de circulation ou de livraison, qui en résultent.

A l'heure où nous écrivons, c'est cet arrêté du 31 mars 1915 qui régit encore les transports sur les réseaux de l'Etat, de l'Orléans, du P.-L.-M., du Midi et des Ceintures de Paris.

1. La fin de non-recevoir de l'article 105 Cod. comm. est étendue au retard. V. art. 7 *in fine* de l'arrêté.

Les arrêtés du 1^{er} décembre 1914 et du 31 mars 1915 ne sont applicables qu'aux réseaux de l'Etat, de l'Orléans, de Paris-Lyon-Méditerranée, du Midi et des syndicats des Ceintures, pour le trafic proprement dit des marchandises. Des réglementations spéciales, que nous allons brièvement indiquer, sont intervenues en ce qui concerne les réseaux du Nord et de l'Est, les réseaux secondaires et certaines lignes de tramways.

Nord et Est. — Les réseaux du Nord et de l'Est sont restés, jusqu'au 16 juin 1915, sous le régime de l'arrêté du 1^{er} novembre 1914.

A partir du 17 juin, est entré en vigueur un arrêté en date du 7 juin 1915 (*J. Off.* du 9 juin), ayant pour objet de fixer les conditions de délai et de responsabilité de ces deux Compagnies. Cet arrêté distingue deux zones. La première comprend les lignes de l'Est ouvertes au service commercial, conformément à l'article 30 du règlement sur les transports stratégiques, et certaines lignes du réseau du Nord ; la seconde, les autres lignes.

Dans cette seconde zone, les dispositions de l'arrêté du 1^{er} novembre 1914 restent applicables : les Administrations de chemins de fer n'y répondent donc des retards, pertes totales et partielles, et avaries que si l'on prouve, à leur rencontre, une faute lourde, dont la cause ne peut être rattachée à l'état de guerre.

Aux lignes de la première zone sont rendues applicables les dispositions de l'arrêté du 31 mars 1915. Les réseaux sont donc responsables des retards, pertes et avaries, à moins qu'ils n'établissent que la cause en réside dans l'état de guerre ; les délais de transport sont doublés ; l'indemnité est limitée ; et enfin, moyennant le payement par l'expéditeur

d'une prime d'assurance, les règles du droit commun sont rétablies à son profit.

Cependant l'arrêté a voulu tenir compte des frais spéciaux de surveillance et de manutention, qui, pour ces deux réseaux, résultent de l'état de guerre. Aussi établit-il, pour les expéditions empruntant exclusivement les lignes de la première zone, une taxe spéciale — d'ailleurs peu élevée — perçue, suivant la terminologie en usage, à titre de frais accessoires, s'ajoutant aux frais accessoires ainsi qu'aux taxes, résultant des tarifs généraux ou spéciaux.

Chemins de fer secondaires et tramways sur route. — Le régime de leur responsabilité résulte des trois arrêtés du 15 juillet 1915 (*J. Off.* 26 juillet), du 20 août 1915 (*J. Off.* 23 août) et du 8 octobre 1915 (*J. Off.* 12 octobre). Le 1^{er} et le 3^e arrêtés rendent applicables, à un certain nombre de ces réseaux secondaires, nominativement énumérés, les dispositions de l'arrêté du 31 mars 1915. Il s'agit ici de réseaux éloignés de la zone des armées.

Le second arrêté rend applicable à un certain nombre d'autres réseaux, nommément indiqués d'ailleurs, celui du 7 juin 1915.

Nous avons donc trois groupes de réseaux secondaires assimilés, les uns aux réseaux du Nord et de l'Est ; les autres aux autres grands réseaux et régis quant aux derniers par le droit commun.

En effet, si la plupart de ces réseaux secondaires ont accepté les conditions des arrêtés des 31 mars et 7 juin 1915, quelques autres, en nombre très faible toutefois, s'y sont refusé. D'autre part, l'arrêté du 1^{er} novembre 1914, qui ne visait que les grands réseaux, ne leur a jamais été applicable. D'ailleurs, pour prévenir toute confusion à ce sujet, cet arrêté du 1^{er} novembre 1914 a été expressément abrogé, à

partir du 20 octobre 1915, par un arrêté du 2 octobre 1915 (*J. Off.* du 12 octobre). Il en découle que ces réseaux se trouvent placés, ainsi qu'ils en ont été avertis, sous le régime du droit commun (1).

En résumé on peut distinguer, au point de vue de la responsabilité des réseaux de chemins de fer, quatre périodes :

1° Celle qui précède immédiatement la suspension du trafic et où une certaine perturbation s'est déjà manifestée dans les transports commerciaux : nous ne l'indiquons qu'à titre accessoire et en quelque sorte pour mémoire, le droit commun seul ayant pu à ce moment régir les transports.

2° Celle qui s'étend depuis le jour de la suspension du trafic jusqu'à l'arrêté du 1^{er} novembre 1914, et au cours de laquelle les réseaux ont prétendu écarter leur responsabilité, par l'insertion de clauses d'exonération dans les autorisations de transport et dans les affiches.

3° Celle, qui va du 1^{er} novembre 1914 au 6 avril 1915, pendant laquelle a été en vigueur l'arrêté du 1^{er} novembre, complété par celui du 1^{er} décembre 1914.

4° La période postérieure au 6 avril 1915, régie par l'arrêté du 31 mars 1915.

Les règles successivement applicables aux réseaux du Nord et de l'Est et aux lignes d'intérêt local se rattachent, suivant les circonstances, à l'un de ces quatre groupes.

1. V. sur ce point la question écrite adressée le 4 novembre 1915 par M. Louis Deshayes à M. le Ministre de la guerre et la réponse de celui-ci. *Journal des Transports*, 26 février 1916, p. 43.

CHAPITRE III

RECEVABILITÉ DES ACTIONS INTENTÉES CONTRE LES ADMINISTRATIONS DE CHEMINS DE FER A L'OCCASION DES TRANSPORTS EFFECTUÉS PENDANT LA GUERRE.

Avant d'aborder l'examen détaillé des règles qui, pendant la guerre actuelle, ont fixé la responsabilité du transporteur par fer, nous avons à nous demander par qui, au point de vue de l'incidence de la responsabilité alléguée, ont été effectués les transports ayant occasionné le préjudice. Est-ce par les Administrations concessionnaires de chemins de fer ou par l'autorité militaire ; en d'autres termes, ces Administrations ont-elles, malgré la militarisation des réseaux, continué à être voiturier et est-ce avec elles que les expéditeurs ont contracté ?

Les Compagnies ont soutenu, en effet, à l'occasion des procès qui leur ont été intentés pour pertes, avaries et retards, que, par suite de la mobilisation, les réseaux de voies ferrées ont cessé d'être des entreprises privées et sont devenus un organisme militaire ; car, disent-elles, l'Etat, agissant par l'intermédiaire du Ministre de la guerre ou du commandant en chef, s'est substitué aux concessionnaires.

S'il en était ainsi, les expéditeurs ou destinataires, en s'adressant, pour obtenir réparation des dommages causés dans le transport, aux Compagnies, se tromperaient de porte.

Les procès en responsabilité devraient être dirigés non contre les concessionnaires, mais contre l'Etat, représenté par le Ministre de la guerre. Les Compagnies seraient fondées à faire déclarer irrecevables les actions intentées contre elles.

Dé leur thèse, les Administrations de chemins de fer dégagent une autre conséquence : l'incompétence des tribunaux de l'ordre judiciaire, notamment des tribunaux de commerce, pour connaître des actions ainsi intentées : celles-ci devraient être portées devant les tribunaux administratifs.

Sans doute il est constant, aussi bien en doctrine qu'en jurisprudence, que, lorsque l'Etat exploite par ses agents directs des lignes de chemins de fer, lorsqu'il devient voiturier, le droit commun lui est applicable ; aucune disposition spéciale n'étant venue y déroger en sa faveur (1). Dès lors les actions dirigées contre l'Etat, transporteur de marchandises par voie ferrée (2), relèvent de la compétence de tribunaux de l'ordre judiciaire, dans les mêmes conditions et dans les mêmes eas que les actions intentées contre les Administrations concessionnaires. Mais, soutiennent les Compagnies, depuis la mobilisation, l'Etat, en effectuant des transports

1. Sourdat, t. II, n° 1326. Comp. Cass. 8 juillet 1889. D. 1889. 1. 353. On cite souvent en ce sens l'art. 22 de la loi du 15 juillet 1845 qui dispose que « l'Etat sera soumis à la même responsabilité (que les Compagnies concessionnaires) envers les particuliers, si le chemin de fer est exploité à ses frais et pour son compte ». Mais ce texte est inséré dans le titre III de la loi et ce titre vise les accidents causés à des voyageurs et à des tiers. On ne saurait, à notre avis, l'invoquer en ce qui concerne les dommages causés dans le transport des marchandises.

2. Sur le transport des lettres, la transmission des dépêches télégraphiques, le transport des colis postaux, les malles-postes, etc., cons. Sourdat, *Tr. gén. de la responsabilité*, 5^e édit., t. II, n° 1315 et suiv.

sur les réseaux réquisitionnés et militarisés, agit, non comme entrepreneur de transport, mais comme autorité administrative chargée d'un service public ; s'il a assumé l'exploitation des voies ferrées, c'est dans l'intérêt de la défense nationale et il s'agit là, essentiellement, de l'exécution d'un service public.

Ainsi comprise, l'exception d'incompétence se rattache intimement à la fin de non-recevoir (1) ; basées sur les mêmes motifs, elles se fortifient en quelque sorte mutuellement et, en fait, paraissent avoir été, le plus souvent, sinon confondues, du moins envisagées et discutées ensemble dans la plupart des décisions intervenues.

D'ailleurs la question de compétence a été encore posée d'une manière différente.

Les Compagnies ont fait valoir, dans les conclusions présentées par elles au cours de certains procès, que l'arrêté du 31 juillet 1914 suspendant les transports, les décisions des commissions de réseaux permettant des expéditions isolées, l'arrêté du 20 août 1914 autorisant la reprise des transports et subordonnant ceux-ci à des clauses de non-garantie sont autant d'actes administratifs, dont il n'appartient pas aux tribunaux de l'ordre judiciaire d'apprécier la légalité ou de donner l'interprétation. Or, comme la plupart des actions intentées soulèvent la question de légalité d'un de ces actes, ou encore en exigent l'interprétation, il en résulterait généralement que les tribunaux de commerce doivent se déclarer incompétents.

Quant au fond même du droit à réparation, les règles à appliquer, en ce qui concerne la réparation du dommage, seraient également différentes, selon que l'on considérerait

1. Chambéry, 26 juillet 1915. *Bulletin annoté* 1916. 2. 35.

les transports comme ayant été effectués par les Compagnies en leur qualité de concessionnaires de voies ferrées ou par l'Etat agissant pour l'exécution d'un service public. La responsabilité du voiturier est réglementée, par le Code civil et le Code de commerce, d'une manière stricte et préférable pour les expéditeurs et destinataires ; la prohibition des clauses d'exonération, la distinction entre le cas fortuit et la force majeure, admise dans une opinion récente (1), constituent des avantages sérieux pour les propriétaires des marchandises confiées au transport ; ils en seraient privés vis-à-vis de l'Etat, regardé comme agissant en une autre qualité que celle de voiturier ; la responsabilité de l'Etat serait alors en effet non la responsabilité contractuelle, mais la responsabilité délictuelle, celle de l'art. 1384 C. civ. en ce qui concerne le commettant ordinaire (2).

1. V. *infra*.

2. Cf. Sourdât, t. II, n° 1306. En somme la solution aurait été analogue à celle qui est admise en matière de colis postaux, avant la loi du 12 juillet 1905 (art. 6, § 5). V. Sourdât, t. II, n° 1320 *bis*. Les Compagnies ont prétendu tirer de cette thèse deux autres conséquences : elles n'auraient plus à répondre, ni des accidents du travail survenus à leur personnel pendant la période de guerre, ni des infractions fiscales commises par leurs agents, par exemple, en matière de contributions indirectes. Sur le second point, la prétention des Compagnies a été admise par trois arrêts de Nîmes 22 juillet 1915 (*Bull. ann. des chemins de fer* 1916. 2. 30). Elle a été rejetée au contraire, en ce qui concerne les accidents du travail, par Trib. civ. Seine, 20 décembre 1915 (*Bull. ann. des chemins de fer* 1915. 2. 51 ; *Gaz. Trib.* 10 janvier 1916) et Trib. civ. Dunkerque, 27 janvier 1916 (*Bull. ann. des chemins de fer* 1916. 2. 64). V. sur ce point la note sous Trib. civ. Seine, 20 décembre 1915 dans la *Gazette des Tribunaux* et les conclusions de M. Demangeat, ainsi que la note au *Bull. ann. des chemins de fer* 1916. 2. 14.

Dans son avis du 29 avril 1915 (*Bull. des transports* 1916, p. 22)

Nous pouvons écarter immédiatement de notre exposé les difficultés soulevées en ce qui concerne l'appréciation de la légalité ou l'interprétation des actes intervenus pour suspendre le trafic et en autoriser la reprise, ou encore pour fixer les conditions de responsabilité dans lesquelles devaient s'effectuer les transports. Cette question n'a pas en effet trait à notre matière, directement du moins. La jurisprudence n'a d'ailleurs pas voulu admettre cette solution et a décidé que les arrêtés, suspendant ou réautorisant les transports, ont été pris en vertu et en exécution d'une loi ; que l'autorité judiciaire a donc le droit de les examiner et de les interpréter comme la loi elle-même (1). Il en est de même des arrêtés intervenus pour régler la responsabilité des réseaux (2). Quant aux clauses de non-garantie stipulées dans les autorisations de transport ou les affiches, antérieurement au 1^{er} novembre 1914, les Tribunaux avaient à se prononcer, comme le fait observer le Tribunal de commerce d'Amiens (3), non sur la légalité d'une décision de l'autorité

le Conseil d'Etat a admis, en matière d'accidents de personne, que c'est toujours avec l'administration exploitante qu'est conclu le contrat de transport et que celle-ci reste, au regard des victimes d'un accident, la débitrice principale des indemnités, mais que le chemin de fer peut être fondé à se retourner vers l'Etat et à lui demander, à raison des conditions spéciales dans lesquelles il a dû exécuter son service depuis le début de la mobilisation, de lui tenir tel compte qu'il a droit des indemnités allouées aux victimes de l'accident.

1. Chambéry, 26 juillet 1915 ; *Gaz. Trib.* 3 décembre 1915 ; *Bull. ann. des chemins de fer* 1916. 2. 35.

2. V. cependant *contra* Trib. com. Chaumont, 26 mars 1915 ; *Bull. ann. des chemins de fer* 1915. 2. 213.

3. Trib. com. Amiens, 19 octobre 1915 ; *La Loi* du 26 novembre 1915. Amiens, 8 mars et 22 mars 1916, *Bull. transports*, 1916, p. 30. Ce jugement ayant été frappé d'appel sur la question de compé-

militaire, mais sur la question de savoir si les dispositions de l'art. 103 C. com. ont pu être abrogées autrement que par une loi, pour quoi ils avaient certainement compétence. Les affiches ne sont d'ailleurs que de simples avis, par lesquels les Compagnies informent le public que les transports commerciaux seront repris sous certaines conditions, et les dispositions en sont, au surplus, claires, précises et ne pouvant prêter à aucune ambiguïté (1).

Cette solution est conforme à la doctrine et à la jurisprudence, en matière d'interprétation comme d'application stricte des tarifs. Celles-ci appartiennent aux tribunaux judiciaires (2). Un déclinatoire d'incompétence a été introduit devant la Cour d'Amiens, appelée à vider l'appel formé contre le jugement du tribunal de commerce d'Amiens du 19 octobre 1915. Ce déclinatoire a été rejeté par arrêt du 8 mars 1916. Par arrêté du 13 mars 1916, le Préfet de la Somme a élevé le conflit.

Nous restons donc en présence de la seule question de savoir si, depuis la mobilisation, l'Etat a été, en fait, substitué aux Administrations concessionnaires en ce qui concerne l'exécution des contrats de transport.

Un seul tribunal de commerce, à notre connaissance, celui de Draguignan (jugement du 26 mars 1915) (3) l'a solutionnée par l'affirmative, en admettant l'irrecevabilité de la demande

tence, le Préfet de la Somme aurait introduit devant la Cour un déclinatoire ; celui-ci ayant été rejeté, il a élevé le conflit. V. *Bull. Transports*, mars-avril 1916, p. 19.

1. Trib. civ. Seine, 4 janvier 1916 (*Gaz. Tribunaux* 3 février 1916).

2. V. sur ce point Josserand, *loc. cit.*, nos 269 à 274.

3. *Bull. ann. des chemins de fer* 1916. 2. 17 ; *Ann. chemins de fer*, 1916, p. 18.

formée contre la Compagnie et l'exception d'incompétence. Mais il n'a motivé son jugement que d'une manière plus que sommaire et s'est borné à la simple affirmation : qu'à partir du jour de la mobilisation, les chemins de fer ont cessé d'être un instrument d'exécution des contrats commerciaux, pour devenir un des organes militaires de la défense nationale, et que, par suite, c'est au ministre seul que peut incomber toute responsabilité, dont l'appréciation échappe à la compétence du tribunal.

Il faut rapprocher cependant de cette solution les trois arrêts de la Cour de Nîmes, 22 juillet 1913, cités *supra* (p. 33, n. 2), et qui, intervenus en matière fiscale, ont, à l'appui de la prétention des Compagnies, donné des motifs plus explicites. En l'espèce il s'agissait de poursuites exercées, contre un chef de gare, par l'Administration des Contributions indirectes, à cause de manquants, constatés, dans cette gare, sur des expéditions faites les 18 et 23 septembre et le 10 octobre 1914. A raison de l'époque où furent effectués ces transports, la Compagnie P.-L.-M. a soutenu, devant le tribunal correctionnel d'Avignon, que, par suite de la mobilisation de son réseau, elle n'avait pu encourir aucune responsabilité. Elle invoquait à cet effet, d'une part, les clauses des affiches des 12 septembre et 3 octobre 1914, stipulant que les transports se feraient sans responsabilité ni garantie d'aucune sorte, d'autre part, la force majeure résultant de son dessaisissement absolu. Il ne pouvait certes être question de compétence ni d'irrecevabilité de l'action, puisqu'il s'agissait d'une contravention fiscale et d'une poursuite pour responsabilité délictuelle et non pour défaut d'exécution d'un contrat. Mais dans les trois arrêts, qui ont infirmé les trois jugements de condamnation, la Cour de Nîmes a admis « qu'une situation aussi exceptionnelle (celle qui

résultait de la mobilisation et de la militarisation des réseaux), créée par l'état de guerre, n'a pu laisser subsister les responsabilités de droit commun avant d'avoir été profondément modifiées. » Etant dessaisies de tout contrôle et de toute surveillance, les Administrations de chemins de fer ne répondaient même plus des infractions en matière fiscale. On peut en déduire que, dans l'esprit de la Cour et *a fortiori*, elles ne répondaient pas de l'inexécution du contrat de transport. Sans le dire formellement, ces arrêts impliquent donc que c'est l'Etat qui a assumé le trafic commercial et que, même sous ce rapport, il s'est substitué aux Compagnies.

Mais les autres décisions intervenues ont, dans leur grande majorité, adopté la solution contraire (1). Elles constatent que les Compagnies de chemins de fer conservent leur

1. Chambéry, 26 juillet 1915 (*Gaz. Trib.* 4 décembre 1915; *Bull. ann. des chemins de fer* 1916. 2. 35); Montpellier, 15 juillet 1915 et Trib. comm. Cette, 19 janvier 1915 (*Bull. ann. des chemins de fer* 1916. 2. 29; *Gaz. Trib.* 6 décembre 1915); Trib. civ. Seine, 4 janvier 1916 (*Gaz. Trib.* 3 février 1916 et la note; *Bull. ann. des chemins de fer* 1916. 2. 55); Trib. civ. Albertville, 4 décembre 1914 (*Bull. ann. des chemins de fer*, 1916. 2. 34); Trib. civ. Lyon, 2 juillet 1915 (*Bull. ann. des chemins de fer* 1916. 2. 23); Trib. com. Avignon, 14 mai 1915 (*Bull. ann. des chemins de fer* 1915. 2. 217); Trib. com. Aix, 14 juin 1915 (*Bull. ann. des chemins de fer* 1915. 2. 222); Trib. com. Seine, 23 mars 1915 (*Bull. ann. des chemins de fer* 1915. 2. 211); Trib. com. Nevers, 8 mars 1915 (*Bull. ann. des chemins de fer* 1915. 2. 204); Trib. com. Nîmes, 21 juillet 1915 (*Bull. ann. des chemins de fer* 1915. 2. 226); Trib. com. Beaune, 4 mai 1915 (*Bull. ann. des chemins de fer* 1916. 2. 18).

Rapprocher de ces décisions : Trib. civ. Seine, 20 décembre 1915, *Bull. ann. des chemins de fer* 1916. 2. 51; Trib. civ. Dunkerque, 27 janvier 1916; *Bull. ann. des chemins de fer* 1916. 2. 64. Avis du Conseil d'Etat du 29 avril 1915, *Bull. transports*, 1916, p. 22.

autonomie ; que, dans la situation nouvelle créée par la guerre, il n'y a pas dessaisissement absolu des concessionnaires, mais dualisme ; que le Ministre de la guerre d'une part, les Compagnies de chemins de fer d'autre part, se meuvent l'un et l'autre dans leur domaine respectif, en vue d'objets différents ; l'autorité militaire faisant concourir les réseaux à la défense nationale par la réquisition du matériel et des moyens de transport ; les concessionnaires assurant l'exploitation des voies ferrées, pour l'exécution aussi bien des transports militaires de toute nature que des transports privés de nature commerciale. En conséquence, le contrat de transport se forme entre l'expéditeur et l'administration de chemin de fer ; c'est contre celle-ci que l'action doit être intentée, et les tribunaux de l'ordre judiciaire ont compétence pour en connaître ; enfin, la responsabilité de ces concessionnaires demeure régie par le droit commun, sauf, au juge, à tenir compte des entraves apportées au fonctionnement normal des transports, dans la mesure où elles constituent le cas de force majeure ou le cas fortuit, et aussi des dérogations qui auraient été valablement et légalement apportées à ce droit commun, soit par les conventions des parties, soit par des dispositions législatives ou réglementaires. Certaines décisions cependant, Trib. Com. Nîmes 21 juillet 1915 (1), Trib. Com. Aix 14 juin 1915 (2), paraissent avoir voulu établir à cet égard une distinction entre les transports effectués pendant la période de mobilisation et ceux qui se placent postérieurement à l'arrêt du 17 août 1914, autorisant la reprise partielle du trafic. Avant cette date, l'autorité mili-

1. *Bull. ann. des chemins de fer* 1915. 2. 226 ; *Gaz. Tribunaux* 4 septembre 1915.

2. *Bull. ann. des chemins de fer*, 1915. 2. 222.

taire aurait eu sous la main les services tout entiers ; tandis qu'après les agents des Compagnies seraient intervenus.

Avant d'examiner les arguments produits en faveur de leur thèse par les Administrations de chemins de fer, constatons qu'elles ont les apparences contre elles, qu'en fait, elles se présentent à nous, non seulement depuis le 1^{er} novembre 1914 ou même depuis la reprise du trafic après le 20 août, mais dès le premier jour de la guerre, sous l'aspect d'un commerçant exerçant la profession de voiturier.

Elles ont en effet conservé la direction technique, le contrôle, la surveillance de leurs différents services, avec le même personnel directeur et les mêmes employés : leur organisation propre leur reste.

L'autorité militaire, au fond, ne dirige pas ; elle ne dirige certainement pas les services administratifs ou le contentieux, pas plus d'ailleurs que les services techniques ou l'exploitation commerciale.

Ce sont en effet les Administrations concessionnaires qui proposent et concluent en leur propre nom des contrats de transport : elles publient ou distribuent des prospectus, des affiches donnant leur raison sociale ; leurs chefs de gare et chefs de service signent la correspondance sans exciper d'aucune qualité militaire ; les contrats interviennent avec ces mêmes chefs de gare, non avec les autorités militaires.

Elles achètent aussi en leur propre nom les marchandises et le matériel dont elles ont besoin, et passent, en la même qualité, les marchés pour les fournitures qui leur sont nécessaires.

De même, elles rétribuent directement leur personnel (1),

1. Elles lui accordent même de leur chef des allocations et gratifications en raison des difficultés exceptionnelles de l'exploitation ; le

nomment, révoquent, mettent à la retraite leurs agents.

Enfin, et cette dernière considération nous paraît fournir un argument décisif contre la thèse des Compagnies, celles-ci perçoivent à leur profit le prix des transports effectués. Les sommes touchées à l'occasion du trafic voyageurs et marchandises profitent aux concessionnaires, non à l'Etat.

Il est vrai que les Compagnies ont soutenu que si, malgré la mobilisation, elles continuent à administrer financièrement, c'est pour le compte de l'Etat (1).

Mais cette affirmation paraît bien hasardeuse, si l'on se rappelle qu'aucun texte ne prescrit cette manière de faire ; que les recettes réalisées ainsi que les dépenses faites depuis la guerre figurent aux comptes et bilans des années 1914 et 1915, annexés aux rapports des Conseils d'Administration soumis aux Assemblées générales des Compagnies, enfin que l'Etat paie lui même des redevances aux Compagnies pour les transports stratégiques qui sont effectués.

Les Compagnies se considèrent elles-mêmes comme ayant continué leur exploitation. Dans la lettre du Ministre de la guerre, du 11 septembre 1914, au sujet des frais de magasinage, il est dit que « les réseaux intéressés *ont décidé*, sous réserve de leurs droits, de surseoir actuellement à la perception de ces frais. » Dans une lettre du Ministre du commerce en date du 30 septembre 1914 (2), il est dit que les

réseau d'Orléans a assumé à cet effet pendant l'année 1915 une charge supplémentaire de trois millions et demi (*Journal des Transports*, 1916, p. 75).

1. Conclusions de la Compagnie du Nord dans l'aff. Marion C. Compagnie du Nord. Trib. civ. Seine, 20 décembre 1915. *Gaz. Trib.* 10 janvier 1916.

2. *Bull. ann. des chemins de fer* 1916. 1. 10. *Bull. Transports* 1915, p. 12-13.

Compagnies ont fait des clauses de non-garantie une condition formelle de la reprise des transports.

Ajoutons enfin que l'Etat, et en particulier le Ministre de la guerre, n'ont jamais voulu se considérer comme substitués aux Compagnies concessionnaires. C'est ce qui résulte notamment d'une lettre, en date du 30 mai 1915, adressée au Président de la Chambre de commerce de Cette (1). M. le Ministre de la guerre y fait observer que les arrêtés qui avaient été pris pour fixer les limites de la responsabilité des chemins de fer n'avaient modifié en rien les règles du droit commun relatives, soit à la compétence des tribunaux appelés à juger les litiges, soit à la procédure à suivre « ...aucune disposition ne peut empêcher les parties de soulever, à l'occasion d'un litige, une exception d'incompétence, quelque peu fondée que puisse être cette exception. » Le Ministre de la guerre estime donc que la thèse des Compagnies est mal fondée, et il ne se reconnaît pas l'autorité nécessaire pour interdire aux Compagnies de soulever l'exception d'incompétence (2).

Ainsi, en fait, les Compagnies se montrent à nous, depuis le début de la guerre, comme étant restées des Sociétés commerciales, chargées d'assurer l'exploitation des voies ferrées et accomplissant des actes, qui sont bien ceux d'un voiturier.

Voyons maintenant si les textes viennent infirmer cette apparence et si l'on peut en déduire d'une manière certaine la substitution de l'autorité militaire, de l'Etat, aux admi-

1. *V. Gaz. Trib.* 8 juillet 1915, note sous Trib. com. Avignon, 16 avril 1915.

2. Il faut rapprocher de cette lettre celle qui a été adressée le 14 mars 1915 par M. le Ministre de la guerre à un Sénateur. *Bull. ann. chemins de fer* 1915. 1. 40.

nistrations de Chemins de fer. Et dans ce but exposons d'abord, avec un peu plus de précision, le système que soutiennent ces dernières.

Les Compagnies prétendent que la mobilisation a eu pour effet de les placer sous l'autorité absolue et entière de l'autorité militaire. Elles n'ont plus le droit d'ordonner, ni de diriger. Même lorsqu'elle a permis la reprise partielle des transports commerciaux, l'autorité militaire n'a en rien abandonné la direction des réseaux de chemins de fer qui sont restés à la disposition du Ministre de la guerre et sous ses ordres, puisqu'il peut à tout instant suspendre ces transports, si les besoins de la guerre l'exigent.

Ainsi, dès la promulgation du décret de mobilisation, le service des chemins de fer a passé tout entier aux mains de l'autorité militaire ; les Compagnies ont perdu leur qualité de transporteur, et ont cessé d'être des concessionnaires, ou, selon l'expression d'un jugement du tribunal de commerce de Cette (1), des « instruments de négoce aux mains de commerçants voituriers ». Les voies ferrées étant sous l'autorité exclusive du Ministre de la guerre, les services qui les exploitent, ceux des Compagnies au même titre que ceux de l'administration militaire, sont devenus des organes administratifs.

Sans doute les transports permis au public sont communément appelés transports commerciaux ; mais c'est uniquement pour les distinguer des transports stratégiques : ils n'en sont pas moins des transports militaires. Le public n'est admis à utiliser ce trafic que par suite d'une simple tolérance révocable à volonté. Et cette tolérance ne constitue

1. Trib. com. Cette, 19 janvier 1915. *Bull. ann. des chemins de fer* 1916. 2. 26.

pas de la part du Ministre de la guerre un acte de commerce qui soit de nature à justifier la compétence des tribunaux de commerce au sujet de ces transports. Tout au contraire, c'est le Ministre de la guerre, autorité administrative, qui, sur la proposition d'une autre autorité administrative, la commission de réseau, autorise et réglemente les transports commerciaux.

Et pour justifier cette argumentation, l'on invoque les textes qui règlent la réquisition des voies ferrées et leur organisation militaire.

Aux termes de l'article 26 de la loi du 24 juillet 1873, relative à l'organisation générale de l'armée, « en cas de mobilisation ou de guerre, les Compagnies de chemins de fer mettent à la disposition du Ministre de la guerre tous les moyens nécessaires pour les mouvements et la concentration des troupes et du matériel de l'armée. Un service de marche ou d'étapes sera organisé sur les lignes de chemins de fer par un règlement ministériel. »

Il faut en rapprocher l'article 54 du cahier des charges-type, approuvé par décret du 6 août 1881, qui porte la disposition suivante : « Dans le cas où le Gouvernement aurait besoin de diriger des troupes et un matériel, militaire ou naval, sur l'un des points desservis par le chemin de fer, le concessionnaire serait tenu de mettre immédiatement à sa disposition tous ses moyens de transport (1) ».

La loi du 13 mars 1875, modifiée par la loi du 28 décembre 1888, porte : « Art. 22. — En temps de guerre, le service des chemins de fer relève tout entier de l'autorité militaire.

« Art. 23. — Le Ministre de la guerre dispose des che-

1. Picard, *Traité des chemins de fer*, t. IV, p. 1566.

mins de fer dans toute l'étendue du territoire national non occupé par les armées d'opérations. Le commandant en chef de chaque groupe d'armées ou armée opérant isolément dispose des chemins de fer, dans la partie du territoire assignée à ses opérations. Le ministre de la guerre fixe la date à laquelle cette délégation aux commandants en chef commence pour chaque armée et pour chaque ligne ; il détermine le point de démarcation entre les diverses zones. »

Dans la loi du 3 juillet 1877 sur les réquisitions militaires, le titre VI est consacré aux réquisitions relatives aux chemins de fer. Nous en extrayons les articles suivants.

« Art. 29. — Dans les cas prévus par l'article 1^{er} de la présente loi (1), les compagnies de chemins de fer sont tenues de mettre à la disposition du Ministre de la guerre toutes les ressources en personnel et matériel qu'il juge nécessaires pour assurer les transports militaires. Le personnel et le matériel ainsi requis peuvent être indifféremment employés, sans distinction de réseau, sur toutes les lignes dont il peut être utile de se servir, tant en deçà qu'au delà de la base d'opérations.

« Art. 33. — En temps de guerre, les transports commerciaux cessent de plein droit sur les lignes ferrées situées au delà de la station de transition fixée sur la base d'opérations.

Cette suppression ne donne lieu à aucune indemnité. »

Il faut ajouter enfin aux textes précédents, l'article 19 du règlement sur les transports stratégiques, approuvé par le décret du 8 décembre 1913 : « le Ministre de la guerre autorise, lorsqu'il le juge utile, la reprise partielle ou com-

1. Mobilisation totale ou partielle de l'armée ; rassemblement de troupes.

plète des transports commerciaux pour les voyageurs et les marchandises ».

Le service des Chemins de fer « relève tout entier de l'autorité militaire », le Ministre de la guerre « dispose des chemins de fer » (Loi du 28 décembre 1888). Ces termes impliquent, au dire des Compagnies, une prise de possession complète, effective, des voies ferrées par l'administration militaire. Les concessionnaires sont donc dépossédés. Et cette dépossession s'est bien réalisée en fait, puisque les transports commerciaux ont été arrêtés le 31 juillet 1914 en vertu d'un arrêté de suspension de transport.

L'article 29 de la loi du 3 juillet 1877 permet au Ministre de la guerre d'employer toutes les ressources en personnel, « sans distinction de réseau, sur toutes les lignes dont il peut être utile de se servir ». De même le matériel peut être enlevé aux réseaux. Les agents des Administrations concessionnaires cessent donc, à tous les degrés, d'être leurs subordonnés ; ces administrations perdent, non seulement le droit de disposer librement de leur matériel, mais même la possession de ce matériel. Cela encore est la caractéristique d'une dépossession, limitée, certes, à la durée de la guerre, mais qui n'en est pas moins réelle, effective, qui les prive des avantages qu'elles tiennent de la concession et de l'exercice des droits qui y sont attachés.

Cette dépossession a pour résultat d'empêcher les Compagnies de remplir leur rôle de voiturier. Elles ne pourraient être considérées comme faisant acte de transporteur, dans le sens des art. 1782 et s. C. civ. ; 96 et s. C. com., ou comme ayant assumé la responsabilité établie par ces textes, que si elles avaient la libre disposition du personnel et du matériel. Seule l'autorité militaire, qui commande et ordonne, qui dispose des wagons comme des

agents de toutes les catégories, qui peut à son gré mettre en marche des trains ou arrêter le trafic, a pu s'engager par les conventions passées avec les expéditeurs. Elle a été substituée aux concessionnaires, et c'est en vertu de ses seuls pouvoirs et par conséquent sous sa seule responsabilité, que les transports commerciaux ont été effectués (1).

Cette argumentation, toute sérieuse qu'elle soit et malgré les textes sur lesquels elle s'appuie, ne nous paraît pas convaincante.

Un point est indéniable pourtant. La loi du 28 décembre 1888 a donné au ministre de la guerre, dans la zone de l'intérieur, et au commandant en chef, dans la zone des armées, une autorité absolue sur les voies ferrées.

1. Un autre argument de texte a encore été présenté; les arrêtés intervenus à la suite du décret du 29 octobre 1914 pour régler les responsabilités en matière de transports par voie ferrée, emploient le mot « réseaux », sans user des termes « Compagnies » ou « Administrations de chemins de fer ». On en conclut, que c'est de propos délibéré qu'il n'a pas été fait mention des concessionnaires dans ces textes, et que ceux-ci'excluent ainsi la responsabilité de ces dernières.

M. Albert Robert, dans sa note sous Trib. com. Aix, 14 juin 1915 (1), fait observer que, selon la définition même de Littré, le terme « réseau » désigne un objet, et qu'un objet ne saurait être responsable; qu'il faut dès lors chercher la personnalité juridique qui se cache derrière ce mot, et que cette personnalité ne peut être que les Compagnies. Il fait observer en outre, qu'il y a une administration de chemins de fer, celle de l'Etat, qui n'est pas une Compagnie. De là l'usage dans le langage courant du mot « Administration de chemin de fer » et aussi de celui de « réseau », plus bref. Il est bien probable, qu'en ayant recours dans les arrêtés dont s'agit au mot « réseau », on ait voulu tout simplement éviter d'employer une expression inexacte ou incommode.

1. La Loi du 7 juillet 1915.

L'examen des travaux préparatoires de cette loi, et notamment le rapport de M. Margaine au Sénat (*J. Off. Doc. Parl. Sénat* 1889, p. 379), ne laissent aucun doute à ce sujet. Le législateur a voulu créer l'unité absolue de direction des chemins de fer, non seulement dans la zone des opérations, mais aussi dans la zone de l'intérieur. La loi de 1875 avait, dans l'un et l'autre cas, confié la direction et la surveillance à une commission supérieure, assistée elle-même de commissions de lignes. Mauvaise conception, dit le rapport de M. Margaine ; on avait oublié que la responsabilité collective en temps de guerre est chose grave, et que la direction doit être unique, personnelle. Il faut réaliser le principe de l'unité dans la direction. Et pour atteindre ce but, la loi actuelle « confirme l'autorité absolue, sans partage, du ministre de la guerre, sur les chemins de fer en temps de guerre ».

L'article 22 pose le principe de cette nouvelle organisation : en temps de guerre, toutes les Administrations de chemins de fer passent toutes entières, hommes et choses, sous l'autorité, soit du général en chef, soit du ministre de la guerre ; celui-ci en dispose (art. 23).

Une modification, introduite par le Parlement, dans le texte primitif présenté par le Gouvernement, vient renforcer encore ce principe. L'agent de chaque Administration de chemin de fer, qui représente celle-ci auprès du Ministre de la guerre (commission de réseau), doit être *agréé* par celui-ci (art. 23 al. 1) : ce mot — agréé — a été choisi par la Commission de la Chambre des députés (1), pour bien marquer qu'une compagnie de chemins de fer ne « doit pouvoir en aucun cas

1. Rapport de M. Royer. *J. off. Doc. Parl. Chambre des députés*, avril 1889, p. 657.

imposer au Ministre de la guerre le représentant qu'elle désire accréditer près de lui ». Ce n'est donc pas nécessairement l'autorité technique supérieure (directeur ou ingénieur en chef) qui sera commissaire technique, et qui, en cette qualité, participera à l'exercice du pouvoir conféré au Ministre de la guerre : ce peut être un autre agent. Le personnel tout entier est donc subordonné au commissaire technique, et le service est organisé conformément à ses ordres, non parce que en fait il est la plus haute autorité de la Compagnie, mais parce qu'il a reçu à cet effet délégation du Ministre de la guerre.

Mais cela suffit-il pour que l'on doive admettre le dessaisissement ou la dépossession du concessionnaire ? Très certainement l'exercice par le Ministre de la guerre de l'autorité, qui lui a été conférée par la loi de 1888, a porté une très grave atteinte au fonctionnement normal des Administrations de chemins de fer. Mais il est inexact d'affirmer qu'elle les a supprimées. L'objet de cette loi a été de déterminer les conditions dans lesquelles l'Etat exerce les pouvoirs que, dans l'intérêt de la défense nationale, il doit posséder à l'égard des voies ferrées ; elle a donné à cet effet, au Ministre de la guerre et au commandant en chef, une autorité absolue. Mais, ce faisant, elle n'a nullement créé un droit nouveau de l'Etat, elle n'a pas innové ; elle n'a fait que préciser les droits que l'Etat tenait tant de l'article 54 des cahiers des charges que des articles 26 de la loi du 24 juillet 1873 et 29 à 35 de la loi du 3 juillet 1877. A la base des pouvoirs de l'Etat, reste le droit de réquisition, tel qu'il avait été déterminé par l'article 29 de la loi de 1877 ; mais l'exercice de ce droit, au lieu d'être confié à la commission supérieure, critiquée par M. Margaine, l'est au Ministre de la guerre ou

au commandant en chef et à leurs délégués directs, les commissaires de réseaux agissant conjointement.

Comme le fait observer M. le substitut Demangeot (1), les Compagnies ne sont pas mobilisées au sens militaire du mot, mais mises à la disposition de l'Etat. Il y a une réquisition en bloc, analogue aux réquisitions d'établissements industriels (2), aux réquisitions de bateaux (3), où la réquisition porte non seulement sur l'établissement, mais aussi sur l'outillage, les approvisionnements, et même sur le personnel, c'est-à-dire sur l'ensemble des moyens de production.

Or les établissements industriels réquisitionnés peuvent être autorisés à accepter (4), et en fait acceptent, dans les limites fixées par l'autorité militaire et sous le contrôle de celle-ci, des commandes pour les particuliers. Pourrait-on soutenir que les industriels, propriétaires et patrons de ces établissements, en exécutant ces commandes, ne font pas, eux, acte de commerce, et que c'est au contraire l'autorité militaire, substituée à eux-mêmes relativement à ces travaux faits pour des particuliers, qui assume les risques et la responsabilité, pouvant naître des contrats ainsi passés ? Certainement non. Une telle conception serait évidemment fausse.

Il en est de même des Administrations de chemins de fer.

1. Conclusions dans l'affaire jugée par Trib. civ. Seine, 20 décembre 1915 précité.

2. Loi du 3 juillet 1877 modifiée par la loi du 23 juillet 1911 ; art. 58.

3. Loi du 3 juillet 1877 modifiée par la loi du 27 mars 1906 ; art. 55.

4. Art. 58 précité de la loi du 3 juillet 1877 modifiée : « Aussi longtemps que durera la réquisition, aucun exploitant ne peut, sans y être autorisé, faire à des tiers des livraisons de matières, produits et objets de la nature de ceux qui ont été réquisitionnés.

Elles sont réquisitionnées, se trouvent mises à la disposition de l'autorité militaire; mais si, dans la limite des obligations qui leur sont imposées par cette autorité, elles assurent un service de voyageurs civils et de marchandises, concluent des contrats de transport et en perçoivent le prix, elles le font pour leur compte, et en tant qu'entreprises commerciales.

Ce qui vient fortifier cette opinion, c'est qu'aux termes de l'art. 19 du décret du 8 décembre 1913 (1) « le ministre autorise, lorsqu'il le juge utile, la reprise partielle ou complète des transports commerciaux pour les voyageurs et les marchandises ». Ce texte indique clairement que ce sont les Compagnies, qui doivent effectuer elles-mêmes ces transports, avec les moyens que le Ministre laisse à leur disposition, sinon il serait question non de la « reprise », mais de l'organisation, par les soins de l'autorité militaire, d'un tel trafic. D'ailleurs les attributions des Commissions de réseaux sont, selon l'expression même du premier décret du 5 février 1889, limitativement restreintes à l'exécution du service militaire des chemins de fer; elles ne s'étendent pas aux transports commerciaux. De même encore, le § 3 de l'art. 19 précité porte que lorsque pour un réseau, la reprise du trafic commercial ne doit être que partielle, « le ministre fixe les lignes et, s'il y a lieu les gares, ouvertes aux transports commerciaux, le nombre maximum des trains qui pourront être affectés à ce service, enfin le matériel qui pourra être utilisé. » Ce texte sans doute est une nouvelle démonstration du caractère absolu de l'autorité du Ministre : mais il montre aussi, que ces transports commerciaux sont effectués

1. *Bull. off. du Ministère de la guerre*. Edition méthodique, Mouvements et transports n. 100-6^{bis}.

par l'Administration concessionnaire, non par l'autorité militaire, car celle-ci n'aurait pas eu à spécifier avec une telle précision l'étendue de ses droits vis-à-vis de ses propres organes d'exécution.

Enfin l'art. 23 de la loi du 28 décembre 1888 dispose que le commissaire technique est chargé, « en temps de guerre, de recevoir les ordres du ministre et d'en assurer l'exécution. » C'est donc que les transports, *ordonnés* par l'autorité militaire, sont exécutés par les Administrations de chemins de fer (1).

Ainsi, même au point de vue des transports militaires, les Compagnies doivent être considérées comme subsistant. Ce sont si bien elles qui exécutent ces transports, que ceux-ci leur sont payés. Si aux termes de l'art. 32 de la loi du 3 juillet 1877, les *réquisitions* des dépendances des gares ou de certains matériaux donnent lieu à des indemnités, réglées suivant les formes arrêtées par un règlement d'administration publique ; pour les *transports militaires opérés* dans le cas où le concessionnaire est tenu de mettre à cet effet son matériel à la disposition du Gouvernement, le prix est prévu par les cahiers des charges (art. 54). Et en commentant l'art. 32 que nous venons de citer, les rapporteurs à la Chambre des Députés et au Sénat ont eu bien soin d'affirmer que l'intention du législateur n'était pas de remettre en question les clauses des cahiers des charges.

En temps de guerre, on peut comparer l'Etat à un locataire du matériel et à un véritable patron du personnel des Compagnies, obligatoire il est vrai ainsi que privilégié à l'extrême, mais l'existence de cette obligation et l'étendue de ce privilège ne modifient pas plus la personnalité juridique des

1. Trib. com. Avignon, 14 mai 1915.

Compagnies dans leur rapport avec le public que l'exécution d'une obligation et l'exercice d'un privilège analogue pendant les grandes manœuvres du temps de paix. Le prix payé par l'Etat, pour les prestations des Compagnies ou de leur personnel (art. 2 et 32 de la loi du 3 juillet 1877 et titre VI du décret du 2 août 1877), ne saurait en tous cas faire question ici, son chiffre étant théoriquement établi, et directement d'après la valeur économique du service rendu, et indirectement d'après les avantages escomptés ou retirés de l'exploitation du chemin de fer concédé.

Une autre réflexion s'impose ici : l'art. 54 du cahier des charges-types ne fait certes que fixer l'indemnité de réquisition. Mais le mode même qui a été ainsi adopté pour le déterminer suppose que l'exploitation commerciale peut être continuée au profit de la Compagnie concessionnaire. Au cas de dépossession complète, entière, il aurait été illogique de calculer cette indemnité, non d'après le dommage résultant effectivement de l'interruption du trafic, ou proportionnellement à la durée de cette dépossession, mais d'après la plus ou moins grande intensité des transports, c'est-à-dire en somme, d'après l'utilité que l'Etat aurait retiré du réseau réquisitionné. Si au contraire l'exploitation commerciale continue, on comprend fort bien le système adopté, l'activité des transports militaires étant facteur de la diminution de l'intensité, et par suite du rendement, du trafic commercial. En d'autres termes, dans le système suivi par le cahier des charges et consacré par la loi de 1877, l'indemnité se trouve fixée en quelque sorte automatiquement, d'après l'importance même des entraves apportées à l'exploitation commerciale par les transports militaires effectués (1).

1. Il faut reconnaître cependant que l'art. 54 du cahier des char-

La conclusion qui s'impose n'est donc pas douteuse.

Il y a, sur les réseaux militarisés, coexistence de deux services : un service militaire relevant du Ministre de la guerre, qui prend toutes les mesures d'ordre militaire commandées par les nécessités de la défense nationale ; un service d'exploitation assumé par le concessionnaire, qui certes doit satisfaire aux exigences de l'autorité militaire et accepter les restrictions prescrites par celle-ci, mais qui, dans ces limites, peut assurer un service commercial. Ainsi l'utilisation des voies ferrées par l'autorité militaire n'a pas enlevé aux Administrations de chemins de fer la possibilité d'en tirer un profit pécuniaire.

Sans doute le trafic commercial, assujetti à la réglementation qui lui a été imposée dans un intérêt supérieur, est devenu plus compliqué, plus difficile en même temps que moins libre et moins intense ; mais l'exploitation commerciale des chemins de fer n'en a pas moins subsisté avec son individualité, son autonomie, ainsi que les obligations qu'elle comporte en principe pour les entrepreneurs de transport.

C'est également l'opinion exprimée par le Conseil d'Etat dans son avis du 29 avril 1915 (*Bull. des transports*, 1916, p. 22) : « Considérant que si les articles 22 et 23 de la loi du 13 mars 1875, modifiés par la loi du 28 décembre 1888, décrètent qu'en temps de guerre le service des chemins de fer tout entier relève de l'autorité militaire et que le ministre de la guerre ou le commandant en chef, suivant les régions,

ges est assez imprécis ; aussi lors de la discussion du budget de 1892 le Ministre de la guerre avait annoncé l'intention de déposer un projet de loi spécial pour compléter la loi des réquisitions en ce qui concerne le prix de transport (*J. off. Chambre des députés. Débats*, Séance du 5 novembre 1891).

disposent des chemins de fer dans toute l'étendue du territoire national, les mesures d'exécution prises par le Ministre de la guerre pour l'application de cette loi, et notamment l'arrêté du 2 août 1914, n'ont cependant pas eu pour effet d'enlever aux Compagnies de chemins de fer ou à l'Administration des chemins de fer de l'Etat leur personnalité d'entreprise de transports, et que c'est toujours avec les administrations exploitantes qu'est conclu le contrat de transport... »

L'état de guerre et les répercussions si sérieuses qu'il a eues sur le trafic commercial des voies ferrées ont dû exercer cependant une certaine influence sur l'étendue de ces obligations, et paraissent de nature à justifier, dans une certaine mesure, une atténuation de la responsabilité, résultant de leur inexécution.

Comme nous l'avons déjà indiqué, les Administrations de chemins de fer ont voulu s'assurer cette atténuation, en subordonnant l'exécution des transports à des clauses de non-garantie ; l'Etat, de son côté, a cru devoir intervenir par le décret du 29 octobre 1914, pour rendre applicables, pendant la durée de la guerre, des règles dérogatoires au droit commun.

Mais avant d'étudier ces clauses d'exonération et ces textes, nous devons nous demander si le droit commun ne donnait pas aux réseaux les moyens de faire reconnaître leur irresponsabilité, toutes les fois que celle-ci était légitimement admissible ; et si, par conséquent, les dispositions exceptionnelles intervenues étaient vraiment indispensables.

La responsabilité du voiturier, telle qu'elle est déterminée par les articles 103 et 104 Code comm., 97, 98 et 99 Code comm. et 1782 et suivants Code civil, cesse, en effet, lorsque le dommage résulte de la force majeure ou du cas fortuit. Ne trouvons-nous pas, dans les circonstances nées de la

guerre, les éléments constitutifs de cette force majeure, et n'aurait-il pas suffi dès lors d'invoquer l'art. 1148 Code civ. pour donner une solution satisfaisante aux litiges relatifs à la question de responsabilité ?

CHAPITRE IV

LA FORCE MAJEURE ET LE CAS FORTUIT RÉSULTANT DE L'ÉTAT DE GUERRE.

Les mots guerre et invasion évoquent indubitablement l'idée de force majeure. Manifestation particulièrement violente de la force brutale, la guerre a, par essence, un caractère coercitif. Selon l'expression de l'allemand Rommel, l'invasion est un phénomène « pendant lequel le droit civil est provisoirement mis de côté » (1). En tout cas, pendant sa durée, un trouble profond est jeté dans les relations juridiques de toute nature qui s'enchevêtrent dans une société.

Mais ce trouble est très différent selon les temps et les lieux, selon aussi les droits dont la guerre compromet ou peut compromettre l'exercice.

La force majeure résulte donc non pas de l'état même de

1. Voici le passage de Rommel cité par M. Lannelongue, dans un rapport au Sénat sur la question de la dépopulation, publié en annexe au rapport de M. Bernard sur les mesures propres à relever la natalité (*Doc. Parl. Sénat*, 1912; s. extr. n. 354, p. 61) : « Quand une nation grossissante en coudoie une autre plus clairsemée, qui, par suite, forme un centre de dépression, il s'établit un courant d'air vulgairement appelé invasion, phénomène pendant lequel le Code civil est provisoirement mis de côté. »

guerre, mais des manifestations de cet état et de leur répercussion sur les rapports sociaux.

D'autre part, la force majeure n'existe, dans son sens juridique, qu'autant que les faits dont elle découle ont entraîné une impossibilité d'exécution ou de restitution, n'ont pas pu être prévenus, et enfin n'ont pas été accompagnés d'une faute du débiteur. Il en résulte que si l'on peut, pour définir la notion de force majeure, abstraire celle-ci en une formule théorique, les applications à en faire supposent toujours l'examen, dans chaque cas particulier, des circonstances concrètes d'où le débiteur entend l'induire.

Aussi la conception, selon laquelle la guerre créerait en quelque sorte un état permanent de force majeure, répugne à nos conceptions juridiques et ne paraît pas avoir été admise par la jurisprudence (1).

1. A l'occasion de la guerre de 1870-1871, cette conception a été très nettement répudiée par les décisions judiciaires intervenues à l'occasion de l'exécution des contrats et marchés à livrer. Ceux-ci n'ont pas été résiliés ou annulés *ipso facto*, même s'ils devaient produire leur effet en pays envahi ou dans des villes investies. La Cour de cassation, dans ses arrêts, a rappelé sans cesse, explicitement ou implicitement, que les difficultés d'exécution provenant, soit de la guerre, soit d'une invasion, ne dégagent ni l'acheteur, ni le vendeur de leurs obligations, à moins qu'elles ne revêtent le caractère d'un obstacle absolu qui rende l'exécution du contrat impossible, question qu'il appartient aux juges du fond de décider dans chaque cas particulier. V. Cass. 19 nov. 1872 (S. 1873. 1. 434); 19 novembre 1873 (S. 1874. 1. 430; D. 1874. 1. 200); 7 mai 1872 (D. 1872. 1. 456); 21 février 1876 (D. 1877. 1. 367); 27 janvier 1873 (S. 1875. 1. 367). Cass. 24 mars 1874 (S. 1874. 1. 428). Et les Cours d'appel ou les Tribunaux de commerce ont, tantôt maintenu, tantôt annulé ou résilié les marchés, selon que les prestations convenues étaient ou non restées possibles, la simple difficulté de les exécuter ne pouvant dégager l'acheteur ou le vendeur de leurs obligations respectives. V. comme

C'est ainsi qu'en matière de transports par chemin de fer, il a été jugé à plusieurs reprises, que la guerre de 1870-1871 et les événements qui l'ont immédiatement suivie (Commune, évacuation des troupes allemandes, rapatriement des prisonniers, transports de l'intendance, etc.) n'ont pas créé, malgré les arrêtés intervenus pour suspendre les délais réglementaires, un état permanent de force majeure, dispensant les compagnies d'exécuter les conventions passées avec les expéditeurs ; les tribunaux se sont réservés le pouvoir de déterminer, d'après les circonstances, les cas où les compagnies pouvaient se prévaloir de la force majeure résultant de ces arrêtés ministériels (1).

Quelques décisions récentes, rendues à l'occasion de la guerre actuelle, paraissent cependant faire allusion à un tel état permanent de force majeure.

exemple : Paris, 25 avril 1873 et 19 août 1872 sous Cass. 24 mars 1874 (S. 1874. 1. 428) ; Cass. 19 novembre 1872 (D. 1873. 1. 216) ; et l'arrêt frappé de pourvoi ; Cass. 19 novembre 1873 (S. 1874. 1. 430) ; Lyon, 4 janvier 1872 (S. 1872. 2. 434) ; Rennes, 9 mai 1871 (D. 1872. 2. 211). Consulter également Schaffhauser, De l'influence de la guerre sur les contrats et les obligations qui en dérivent. *Les Lois nouvelles* 1915, pp. 25, 41, 65 et 81.

1. Dijon, 16 janvier 1872 (D. 1872. 2. 39) ; Cass. Req. 24 avril 1872 (2 arrêts) (D. 1872. 1. 448 ; D. 1873. 5. 83 ; S. 1873. 1. 82) ; 30 novembre 1872 (D. 1873. 1. 524). Cass. civ. 18 juin 1873 (D. 1874. 1. 112). Comparez : Cass. Req. 30 janvier 1872 (D. 1872. 1. 245) ; 19 février 1872 (D. 1872. 1. 245) ; Douai, 3 août 1872 (D. 1874. 2. 63) ; Aix, 21 août 1872 (D. 1872. 2. 182) ; Cass. civ. 18 juin 1873 (D. 1874. 1. 112). On pourrait cependant citer en sens contraire Lyon, 8 février 1872 sous Cass. req. 20 novembre 1872 (D. 1873. 1. 254 ; S. 1872. 1. 439 ; *Annales des chemins de fer et tramways* 1915. 1. 281) dont les motifs paraissent admettre l'existence, de novembre 1870 à février 1871, d'un état permanent de force majeure.

Le Tribunal de commerce de Quimper, par jugement du 31 juillet 1915 (1), a admis que l'Administration des chemins de fer, dont s'agissait au procès, actionnée en responsabilité à raison d'une expédition faite au mois d'août 1914, « exploitant son réseau d'une manière anormale, sous la pression d'une force majeure permanente, qui est partout et de tous les instants, ne saurait encourir les mêmes responsabilités qu'en temps ordinaire ». Le Tribunal de commerce d'Avignon, dans un jugement du 14 mai 1915 (2), a développé des motifs qui impliquent les mêmes idées.

On peut en rapprocher une note publiée dans le *Bulletin annoté des chemins de fer en exploitation* (3). Mais il ne faut pas s'exagérer la portée des expressions employées. Ce que l'on a visé, ce sont les faits se rattachant à la période de mobilisation où, brusquement, tout le trafic a été interrompu ou arrêté, et où les événements constitutifs de la force majeure se sont révélés, les mêmes jours avec la même intensité, sur toutes les lignes ferrées, aussi bien sur celles d'intérêt secondaire que sur celles d'intérêt général, les réseaux non réquisitionnés ayant eux aussi dû immédiate-

1. *Gaz. Tribunaux* 6 décembre 1915. *Bull. ann. des chemins de fer*, 1915. 2. 234.

2. Trib. comm. Avignon, 14 mai 1915, *Gaz. Tribunaux* 8 juillet 1915; *Bull. ann. des chemins de fer* 1915. 2. 217; *Annales des chemins de fer et tramways* 1915. 1. 134. « Attendu... que les événements, qui se sont déroulés dès le décret de mobilisation générale du 1^{er} août, constituent un véritable cas de force majeure rendant la Compagnie non responsable du retard... »

3. 1915, p. 198. « En conséquence... dès le 1^{er} août les Compagnies de chemins de fer ont été, au point de vue des transports commerciaux dans une situation constituant la force majeure à l'état permanent ».

ment cesser leur exploitation, par suite du départ sous les drapeaux, d'une partie de leur personnel.

En tout cas, nous rencontrons l'affirmation de la doctrine traditionnelle sur ce point dans un jugement du tribunal civil d'Albertville du 4 décembre 1914 (1) et dans un arrêt de la Cour de Chambéry du 26 juillet 1915 (2). « Attendu qu'il n'est pas exact de soutenir, dit le jugement du Tribunal d'Albertville, que la disposition de l'article précédent (l'art. 22 de la loi du 28 décembre 1888 aux termes duquel en temps de guerre le service des chemins de fer relève tout entier de l'autorité militaire) constitue un état permanent de force majeure ; dispensant les Compagnies d'exécuter les conventions de transports ; que la force majeure doit être appréciée dans chacune des circonstances qui se sont produites. » Ce jugement a été confirmé par la Cour de Chambéry, qui, sans employer une formule aussi catégorique, admet également le même principe. Pour une expédition faite au moment de la mobilisation, la Cour de Montpellier, par un arrêt du 23 décembre 1915 (3), déclare également le droit commun applicable.

Il faut donc, à propos de la guerre actuelle, examiner quels sont les différents événements, qui ont pu mettre obstacle à l'exécution régulière des transports par voie ferrée, et valoir comme cas de force majeure.

En nous référant, d'une part aux décisions publiées à la suite des événements de 1870-1871, et d'autre part, à l'exposé fait plus haut du rôle militaire des chemins de fer dans les

1. *Bull. ann. des chemins de fer* 1916. 2. 34.

2. *Bull. ann. des chemins de fer* 1916. 2. 35 ; *Gaz. Trib.* 4 décembre 1915.

3. *Bull. ann. des chemins de fer* 1916. 2. 52. V. aussi Poitiers, 31 janvier 1916 ; *La Loi* du 12 avril 1916.

circonstances actuelles, nous grouperons assez facilement ces événements en un certain nombre de catégories.

Il a pu se produire, d'abord, des faits de violence matérielle, accomplis par l'ennemi ou même par les troupes françaises, et qui ont amené, directement ou indirectement, par l'incendie ou le bombardement des voies, des gares ou du matériel, la destruction des marchandises transportées, ou entreposées. Il faut ajouter à ces causes, les réquisitions, régulières ou irrégulières, de marchandises; les vols et les déprédations, commis par les troupes, etc.

L'effet de la force majeure sera ici presque toujours la perte, dans certaines hypothèses, comme au cas de rétrogradation et de retour à l'expéditeur, l'avarie ou le retard (1).

Dans ces cas, la force majeure nous paraît indéniablement exister, et le chemin de fer doit être exonéré de toute responsabilité, à moins que l'examen de l'affaire ne révèle de sa part une faute caractérisée.

C'est ainsi qu'il a été jugé par la Cour d'Aix, que l'invasion du territoire par l'ennemi et l'occupation par l'autorité militaire française des gares par lesquelles doivent s'effectuer des expéditions de marchandises constituent un cas de force majeure, exonérant les compagnies de chemins de fer de toute responsabilité pour cause de perte ou retard (Arrêts des 4, 6 et 19 juillet 1872 (2) par la Cour de Besançon : que

1. Pendant la guerre de 1870-1871, cependant, où les opérations militaires avaient moins d'envergure et où l'ennemi professait peut-être un respect plus grand de la propriété privée, des marchandises ont été à plusieurs reprises retrouvées après l'évacuation des gares, et il a été possible d'achever des transports qui étaient restés suspendus pendant plusieurs mois.

2. S. 1872. 2. 259.

l'invasion d'une gare par les Allemands et la destruction des marchandises qui s'y trouvaient encore constituent des cas de force majeure (Arrêt du 24 janvier 1872) (1). Divers arrêts de la Cour de cassation ont confirmé l'exactitude de cette solution (2). L'arrêt du 21 juillet 1872 décide notamment qu'en cas de pillage des marchandises par les soldats ennemis, la Compagnie n'est pas responsable.

Enfin, en matière de réquisition, il a été jugé que la réquisition des marchandises par l'autorité militaire constitue la force majeure, alors même que leur présence a été, sans nécessité, révélée à l'intendance par un télégramme d'un des agents de la compagnie des chemins de fer (Cass. civ. 15 avril 1873) (3).

Jusqu'à présent les tribunaux n'ont pas eu, à notre connaissance, à se prononcer sur des faits de ce genre dans la guerre actuelle.

On pourrait cependant soutenir que la responsabilité du chemin de fer se trouve engagée, malgré que la perte résulte des événements visés ci-dessus, dans les deux hypothèses suivantes :

1° Si le voiturier était en situation de mettre les objets

1. Sous Cass., 5 mai 1873. *Annales des chemins de fer et tramways*, 1915. 1. 291.

2. Cass., 17 février 1874 (S. 1874. 1. 387); 21 juillet 1872 (D. 1873. 1. 39); 19 août 1874 (D. 1876. 5. 257).

3. D. 1873. 1. 262. On soutenait qu'en indiquant à l'ennemi les marchandises susceptibles de réquisition, le voiturier avait commis une faute, on disait même « un crime » (Guillouard, II, n. 750). Baudry-Lacantinerie et Wahl (t. II, p. 544, p. 558) font observer que peut-être le voiturier n'avait commis qu'un acte de prudence, on ne peut lui reprocher d'avoir présenté les objets transportés, alors qu'on l'y obligeait sous des peines sévères.

transportés à l'abri de l'ennemi (1). C'est ainsi qu'un arrêt de Rennes du 7 janvier 1873 (2) a jugé qu'un batelier est responsable de la perte des marchandises par le fait de l'ennemi, lorsqu'il a amarré son bateau sous une arche, au lieu d'emmagasiner le chargement.

Implicitement la Cour de cassation, par son arrêt du 17 février 1874 (3), admet l'exactitude de cette solution, mais elle n'en a pas moins, le 21 juillet 1872 (4), jugé qu'on prétendrait à tort que la Compagnie de chemin de fer doit rapporter la preuve des efforts, qu'elle aurait tentés, pour la conservation des marchandises pillées ou détruites. Ce n'est d'ailleurs là qu'une application de la règle suivant laquelle, lorsque la force majeure est reconnue, il appartient aux propriétaires de la marchandise d'en annihiler l'effet juridique, en faisant la preuve d'une faute du voiturier.

2° L'expéditeur pourrait imputer à faute au chemin de fer de ne l'avoir pas prévenu, que l'approche de l'ennemi faisait courir des risques spéciaux aux marchandises données à transporter. Une telle exigence nous paraît excessive, vu le trouble jeté nécessairement dans l'exploitation, lorsque les effets directs de la guerre se font sentir à proximité de la ligne ou de la gare intéressées.

Une seconde catégorie de faits constitutifs de la force majeure comprend les évacuations de marchandises ou de matériel opérées à l'approche de l'ennemi, les chargements

1. Guillouard, *l. c.*, II, n. 750 ; Baudry-Lacantinerie et Wahl, *l. c.*, II, n. 2537.

2. D. 1874. 5. 98.

3. S. 1874. 1. 387.

4. D. 1875. 1. 39.

Lantzenberg

et déchargements effectués à cette occasion, les déroutements imposés aux objets transportés. Ici encore, le caractère de force majeure nous paraît indéniable. La responsabilité des administrations de chemin de fer ne devra être retenue par le juge, que si l'examen de l'affaire démontre de leur part une faute certaine, que ne peuvent excuser ni la hâte mise à effectuer les opérations et manœuvres nécessaires, ni la réduction et la fatigue du personnel, ni la foule des circonstances troublant l'exploitation sur les portions du réseau exposées, à l'approche de l'ennemi.

Les motifs d'un arrêt d'Aix du 29 juillet 1872 (1) font très fortement ressortir cette manière de voir : « Considérant aussi que les premiers faits de la guerre et l'invasion qui les a suivis ont mis la Compagnie de l'Est dans la nécessité de soustraire à la capture de l'ennemi des quantités énormes de marchandises, qui s'étaient forcément accumulées dans ces gares, que cette opération, faite avec précipitation, au milieu d'un désordre inévitable, n'a pu se faire qu'en refoulant les marchandises, dans des directions différentes, pêle-mêle, sans distinction de provenance, et sans les précautions nécessaires pour les retrouver ; que ces faits constituent une exception de force majeure... »

De même les motifs d'un jugement du Tribunal de commerce de Semur, en date du 23 novembre 1871, admettent que le refoulement des marchandises, pour les soustraire à l'ennemi qui menaçait d'investir Paris, constituait bien un cas de force majeure (2). Le Tribunal de commerce de

1. S. 1872. 2. 259.

2. S. 1873. 1. 174 sous Cass., 11 juin 1872. Mais le jugement estime que rien n'obligeait la compagnie à refouler les marchandises sur une gare éloignée (de Bercy sur Nevers), alors qu'elle pouvait le faire directement sur le lieu originaire d'expédition. Le

Nantes, le 26 juillet 1871, décide implicitement que la non-exécution d'un transport de Rouen à Nantes, accepté le 22 novembre 1870, avec déroutements successifs et retour à l'expéditeur, alors que ce dernier avait accepté que le transport aurait lieu par une voie détournée, et que la rapidité de l'envahissement du territoire avait obligé la compagnie à mettre les marchandises en sécurité, résultait d'un cas de force majeure (1).

On peut citer dans le même sens : Lyon, 11 janvier 1872 (2), Cass. 19 août 1874 (3), et Tribunal de Commerce de Rouen du 2 février 1873 (4).

Sur ce point encore, les décisions, intervenues depuis le 1^{er} août 1914 n'ont pas eu, à notre connaissance, l'occasion de statuer.

Dans une nouvelle catégorie de faits, nous comprendrons ceux qui résultent directement de l'emploi des voies ferrées à des fins strictement militaires, mobilisation, transports de couverture, interruptions de trafic, soit générales sur certains réseaux, soit spéciales à certaines lignes ou même à certaines modes d'expédition, pour assurer l'acheminement des convois militaires, ou permettre la réquisition de wagons, même chargés.

pourvoi formé contre cette décision, malgré le caractère rigoureux de celle-ci, a été rejeté, en raison des constatations de fait du juge du fond (Cass., 11 juin 1872).

1. Le litige ne portait que sur le remboursement des frais et débours nécessités pour la conservation des marchandises. *Annales des chemins de fer et tramways*, 1915. 1. 275.

2. *Annales des chemins de fer et tramways*, 1915. 1. 231.

3. D. 1876. 5. 257.

4. Sous-Cass. civ., 17 février 1874 (S. 1874. 1. 387. *Annales des chemins de fer et tramways*, 1915. 1. 294).

Cette éventualité s'est réalisée avec une force singulière, d'abord au moment de la mobilisation et pendant toute la première quinzaine d'août 1914, puis lors de l'invasion des régions du Nord et de l'Est et lors de la bataille de la Marne (septembre 1914). La suppression temporaire des transports commerciaux à ces époques est certainement un fait du prince, devant les conséquences duquel expéditeurs et destinataires sont obligés de s'incliner, au même titre que le transporteur.

Sur ce point, nous pouvons nous appuyer sur l'autorité de la note, à laquelle nous avons fait allusion plus haut, qui a paru au *Bulletin annoté des chemins de fer en exploitation*, publié sous la direction de M. Louis Sarrut, procureur général près la Cour de cassation. « En conséquence, est-il dit dans cette note (1), dès le 31 juillet 1914, les Compagnies de chemins de fer ont été, au point de vue des transports commerciaux, dans une situation constituant la force majeure à l'état permanent (p. 200) »... « Mais la controverse est purement théorique, car l'exception de force majeure sera, vu les circonstances de fait, presque toujours utilement invoquée par les compagnies de chemins de fer (p. 201) »... « actuellement, la législation en est à peu près revenue au droit commun. Il eût été peut-être préférable de ne pas s'en écarter. La situation des compagnies de chemins de fer n'en eût point été en réalité sensiblement aggravée, parce que l'exception tirée de la force majeure eût été presque toujours admise (p. 203)... »

Pendant cette période de crise aiguë, ce sont surtout les retards qui ont été excusables. Les avaries ont également pu

1. *Bull. ann. des chemins de fer.* 1915. 4. 198 et sv., sous diverses décisions de jurisprudence.

se produire facilement, ainsi que cela ressort d'un arrêt de Montpellier du 23 décembre 1913 que nous analyserons plus loin (1). Quant aux pertes, elles sont moins aisément explicables, car, dans beaucoup de cas, la Compagnie pouvait, comme elle en avait la possibilité et le droit, et peut-être, à partir du 2 août, le devoir (2), les entreposer dans un magasin public ; elle pouvait tout au moins les surveiller. Toutefois nous serions encore assez volontiers disposés à admettre dans cette hypothèse la force majeure en ce qui concerne les petits colis, colis postaux, bagages, caisses, etc. Mais, lorsqu'il s'agit de la perte totale de chargements entiers, comme dans l'espèce solutionnée par un jugement du Tribunal de commerce de la Seine, en date du 16 novembre 1915 (Foulon Reinbart c. Orléans) (3) où le réseau d'Orléans avait égaré, sans pouvoir les retrouver, cinq tonnes de pommes de terre, le juge du fond nous paraît devoir se montrer rigoureux quant à la preuve (4).

L'examen des décisions rendues à cet égard en 1870-1871 laisse une impression de grande sévérité à l'égard du transporteur.

A cette époque, les arrêtés de suspension du trafic prescrivaient bien aux compagnies de mettre à la disposition du Ministre de la guerre tout leur matériel, et les autorisaient, mais sans le prescrire, à suspendre les trains ordinaires. Et en fait, l'autorité militaire procédait par réquisitions succes-

1. *Bull. ann. des chemins de fer*, 1916. 1. 52.

2. *Bull. Transports*, 1915, p. 66, col. 1.

3. *Annales des chemins de fer et tramways*, 1915. 1. 39.

4. Il faut cependant tenir compte de ce fait que les dispositions arrêtées dès le temps de paix prévoyaient l'évacuation des dépendances des gares. Cette évacuation n'a pu se faire dans beaucoup de cas que dans un grand désordre.

sives ; pour chaque transport à effectuer, une réquisition distincte et spéciale intervenait. Dès lors les tribunaux ont été amenés à juger, d'abord, que la responsabilité des compagnies subsistait, tant que le Ministre n'avait pas fait une réquisition effective, en second lieu, qu'il appartenait aux Tribunaux d'apprécier pour chaque transport le délai moral qui pouvait être admis.

C'est ce qui résulte de divers arrêts de la Cour de cassation, du 19 février 1872 (1) et du 30 janvier 1872 (2), en ce qui concerne les arrêtés de suspension pris pendant la guerre elle-même, des arrêts du 18 juin 1873 (3), du 9 décembre 1872 (4), et du 24 avril 1872 (2 arrêts) (5), relatifs à l'arrêté du 11 avril 1871 pris pour permettre les transports nécessités par le rapatriement des prisonniers et l'évacuation des troupes allemandes. Il faut y ajouter des jugements du Tribunal de commerce de Lodève du 30 décembre 1870 (6), un jugement du Tribunal de commerce de Dijon du 18 avril 1871 (7), et deux arrêts de Dijon du 16 janvier 1872 (8) et d'Aix, 21 août 1872 (9).

La décision la plus typique à cet égard nous paraît être l'arrêt de la Cour de cassation du 9 décembre 1872, précité, qui a rejeté le pourvoi formé contre un arrêt de la Cour de

1. D. 1872. 1. 245.

2. D. 1872. 1. 245.

3. D. 1874. 1. 112.

4. S. 1874. 1. 168.

5. S. 1873. 1. 82.

6. D. 1872. 1. 448 sous Cass., 24 avril 1872. Ce jugement était faiblement motivé.

7. D. 1871. 3. 17.

8. D. 1872. 2. 39.

9. *Annales des chemins de fer et tramways*, 1915. 1. 274.

Poitiers (sans date indiquée). Cette dernière avait refusé de voir le cas de force majeure, et dans l'arrêté du 15 juillet 1870, qui avait suspendu les transports de marchandises, et dans la lettre ministérielle du 7 septembre 1870 qui, en vue de mettre, sur les lignes du Nord, les marchandises hors de l'atteinte de l'ennemi, ordonnait qu'elles fussent dirigées sur les places fortes du Nord, et notamment vers Lille. La Cour de cassation a rejeté le pourvoi, quant au moyen tiré de la force majeure, parce que l'appréciation des juges du fond à cet égard était souveraine. L'arrêt de Poitiers, encore que nous n'ayons pu en consulter le texte intégral qui ne paraît pas avoir été publié, semble rigoureux. Il faut remarquer cependant, que l'expédition, étant faite en vertu des ordres de l'Administration de la guerre, était accompagnée d'une lettre de voiture administrative (1), qui fixait un itinéraire spécial : le commerçant expéditeur pouvait donc soutenir, que le détournement d'itinéraire n'aurait dû être fait qu'à la dernière extrémité.

Ailleurs, la Cour de cassation (arrêt du 30 janvier 1872) (2) décide que la responsabilité du chemin de fer existe, malgré un ordre ministériel de suppression de service et d'évacuation, cet ordre devant être interprété strictement, et n'étant pas applicable à la grande vitesse, mais seulement à la petite vitesse.

Au surplus, des décisions plus favorables aux Compagnies, et dont les solutions nous paraissent avoir mieux tenu compte

1. Ces lettres de voiture étaient créées en vertu des dispositions des traités intervenus, le 10 février 1868, entre l'administration de la guerre et les grandes compagnies de chemin de fer.

2. *Annales des chemins de fer et tramways*, 1915. 1. 270 ; D. 1872. 1. 245.

des difficultés créées aux chemins de fer par les exigences de la situation, sont intervenues.

La Cour de Lyon, par son arrêt du 8 février 1872 (1), estime que les retards dont il était question au procès, se sont produits à une époque où ils ne pouvaient suffire à engager la responsabilité de la Compagnie, fondée à exciper de la force majeure qui, du mois de novembre 1870 au mois de février 1871, a supprimé ou ajourné les transports particuliers au profit des transports de la guerre et des besoins de la défense nationale. Un pourvoi ayant été formé contre cet arrêt, la Chambre des requêtes l'a rejeté par un arrêt du 20 novembre 1872 (2).

La conclusion qui se dégage de l'ensemble de cette jurisprudence est, en somme, qu'il appartient aux tribunaux de décider du délai moral, qui pourra être admis pour chaque transport (3).

Observons que les espèces auxquelles correspondent ces décisions ne sont pas, en général, adéquates à la situation actuelle : pendant la guerre de 1870-1871, en effet, l'utilisation des voies ferrées s'est faite suivant des règles très différentes de celles qui ont été mises en pratique au mois d'août 1914. Les transports de mobilisation, de concentration et de ravitaillement, de même que les emplois stratégiques des chemins de fer avaient été loin d'atteindre la même intensité et la même importance que maintenant et avaient très irrégulièrement affecté les divers réseaux. En fait, le

1. D. 1873. 4. 254, sous Cass., 20 novembre 1872.

2. D. 1873. 4. 254. — Rapprocher Douai, 3 août 1872 (D. 1874.

2. 63) intervenu en matière d'insuffisance et d'irrégularité de la fourniture des wagons.

3. Trib. comm. Dijon, 18 août 1871 (D. 1871. 3. 17). — Dijon, 16 janvier 1872 (D. 1872. 2. 39).

trafic commercial avait pu être maintenu, d'une manière suffisante, sur plusieurs lignes.

D'autre part, bon nombre de ces décisions sont intervenues à propos de l'arrêté d'avril 1871, qui avait pour but, beaucoup plus de remédier à une crise de transport survenue après la fin de la guerre, que de permettre l'utilisation des chemins de fer au point de vue militaire.

De plus, les chemins de fer n'étaient pas militarisés comme aujourd'hui. Il n'y avait pas eu substitution des autorités militaires au service régulier des compagnies elles-mêmes, en ce qui concerne l'exploitation. Les Administrations de chemins de fer, du moins pendant la première période de la guerre, recevaient, comme nous avons déjà eu l'occasion de l'indiquer, des réquisitions distinctes applicables à certains parcours, pour certains jours et pour certains trains.

Les décrets des 28 octobre et 7 novembre 1870 (D. 1870. 4. 125) y substituèrent, il est vrai, un autre régime. Aux termes de l'article 4 de ce dernier : « A partir de l'interruption des trains publics, l'Administration de la guerre, par un de ses agents dûment accrédité, *dispose à son gré* de la ligne pour ses propres transports. Les agents du chemin de fer sont tenus d'obtempérer à ses ordres comme aux ordres émanés de leur propre administration ». Mais cette intervention directe, immédiate, de l'autorité militaire ne produisait ses effets que pendant la période d'interruption. Dès que le trafic commercial reprenait, l'Administration des chemins de fer reprenait la direction du réseau ou des secteurs intéressés et en assurait seule l'exploitation. Il y avait subordination temporaire, et non pas comme maintenant (et bien entendu sous réserve des chemins de fer de campagne),

juxtaposition concomittante de l'autorité militaire et de l'Administration.

Que ce régime ait abouti, en pratique, à créer un désordre plus nuisible peut-être au trafic commercial que la militarisation complète, on n'aura pas de peine à le croire (1). Mais le chemin de fer n'en restait pas moins, légalement et en fait, le seul voiturier, tenu des mêmes obligations et de la même responsabilité qu'en temps de paix. Ce caractère s'imposait en quelque sorte aux Tribunaux, et les incitait à une interprétation rigoureuse, dans les causes qui leur étaient soumises.

Puis, il ne faut pas hésiter à le dire, à la suite des événements de 1870-1871, les réseaux de chemins de fer eurent ce qu'en style de publiciste, on appelle une « mauvaise presse ».

Des désordres et des erreurs nuisibles aux intérêts de la défense nationale s'étaient produits, pendant et après la concentration. Les chemins de fer, bien que ces faits malheureux ne leur fussent que rarement imputables, avaient été à ce sujet attaqués avec virulence, notamment lors des enquêtes entreprises. Aussi, avait-on une tendance à juger sévèrement toutes les défaillances constatées dans leur exploitation (2).

1. Aux termes d'un arrêté de la Délégation de Tours du 13 octobre 1870, en cas d'urgence, la décision du Ministre, aux fins de réquisition nouvelle, pouvait être adressée directement aux chefs de gare. Deux heures après la notification, aucun train ne pouvait plus être engagé sur la section où la circulation était suspendue, et l'administration de la guerre disposait alors de la ligne pour ses propres transports.

2. Il faut constater aussi que le nombre des décisions, rapportées dans les recueils de jurisprudence, est relativement restreint et que

La jurisprudence actuelle reconnaît très généralement un cas de force majeure dans les circonstances qui se sont produites aux moments de la mobilisation et de la concentration des troupes au mois d'août 1914. C'est ainsi que le Tribunal de commerce de Cette, par jugement du 19 janvier 1915 (1), et sur appel, la Cour de Montpellier, par arrêt du 15 juillet 1915 (2), ont admis, s'agissant d'une malle, enregistrée le 1^{er} août 1914, comme bagage, et non parvenue à destination, que la nécessité, pour la Compagnie P.-L.-M., de satisfaire brusquement à la réquisition, qui a commencé à fonctionner le 1^{er} août, n'a pas pu ne pas causer une perturbation considérable dans les services de la Compagnie, et qu'il paraît donc équitable de décider, que les erreurs qui se sont produites à ce moment sont la conséquence directe et presque fatale de cette mesure de défense nationale.

Le Tribunal de commerce de la Seine, dans un jugement longuement et fortement motivé, du 16 novembre 1915 (Foulon-Reinbart c. Orléans) (3), a exprimé l'opinion que la mobilisation a entraîné, en ce qui concerne l'exécution des transports acceptés à cette date et mis en route, une impossibilité d'exécution, ayant les caractères de la force majeure.

Enfin, en matière de perte et d'avarie, nous devons citer un jugement du Tribunal de commerce de Quimper et un arrêt de la Cour de Montpellier.

A propos d'une expédition, faite le 3 septembre 1914, de fûts d'huile, pour lesquels un coulage anormal fut constaté, le Tribunal de commerce de Quimper, dans son jugement

la plupart s'appliquent à des causes où les éléments de fait étaient particulièrement favorables aux demandeurs en indemnité.

1. *Bull. ann. des chemins de fer*, 1916. 2. 27.

2. *Bull. ann. des chemins de fer*, 1916. 2. 29.

3. *Annales des chemins de fer et tramways*, 1916. 1. 39.

du 31 juillet 1915 (1), estime que les nécessités de la défense nationale avaient placé la gare de La Rochelle, à l'époque de la faute reprochée à la Compagnie, dans une situation, où la surveillance de l'expédition et du transbordement des marchandises ne pouvait plus se faire dans des conditions normales, et qu'il en était ainsi du fait de circonstances dues uniquement à l'état de guerre.

Des poteries confiées à la Compagnie des chemins de fer de l'Hérault furent avariées en gare de Miramas par suite de leur déchargement rapide et de leur rechargement et mise en route, sur deux wagons impropres à ce transport. Le wagon couvert, dans lequel elles se trouvaient le 30 juillet 1914, avait été arrêté et réquisitionné, le 2 août, par l'autorité militaire. La Cour de Montpellier, par son arrêt du 23 décembre 1915 (2), décide que dans ces conditions « si le rechargement fut en partie défectueux, et si quelques avaries se produisirent, la Compagnie n'en avait pas moins fait tout ce que les circonstances lui permettaient de faire et que la cause des avaries réside tout entière dans un cas de force majeure indiscutable, créé par la mobilisation, la réquisition du matériel et la situation qui en résultait pour la Compagnie ».

Il faut citer encore trois arrêts de Nîmes qui n'ont pas traité il est vrai, à la responsabilité pour inexécution du contrat de transport, mais à la responsabilité délictuelle des administrations de chemins de fer, pour infraction à la législation sur les contributions indirectes. Leurs motifs font fortement valoir les diverses circonstances constitutives de la force majeure (3).

1. *Bull. ann. des chemins de fer*, 1915. 2. 234 ; *Gaz. Trib.*, 6 décembre 1915.

2. *Bull. ann. des chemins de fer*, 1916. 2. 52.

3. Nîmes, 22 juillet 1915 (3 arrêts). *Bull. ann. des chemins de fer*, 1916. 2. 30.

« Attendu que la portée de ce texte (art. 22 de la loi du

Il est cependant intervenu un jugement qui paraît ne pas vouloir reconnaître la force majeure dans les circonstances que nous envisageons. Nous disons « paraît », car ni les motifs ni le dispositif ne statuent expressément sur l'exception de force majeure soulevée par la Compagnie de Chemin de fer ; ils refusent de l'examiner. Le litige avait trait à une expédition de fûts vides faite le 31 juillet 1914 sur le P.-L.-M. et parvenue avec un manquant et des avaries. Par jugement du 4 mai 1915 (1), le tribunal de commerce de Beaune a décidé que les conséquences pécuniaires du préjudice ainsi causé n'incomberaient ni au chemin de fer ni au propriétaire de la marchandise, mais à l'Etat. Ce n'est point cependant que ce

13 mars 1875 modifiée par la loi du 28 décembre 1888) éclairé par les documents parlementaires est absolue ; qu'il en résulte que l'autorité des Compagnies sur leurs propres agents est, sinon abolie, du moins considérablement réduite, subordonnée, dans l'enceinte même des gares et des autres parties des voies ferrées, aux ordres des chefs militaires, qui ne peuvent être ni contestés ni discutés ; que l'autorité dévolue aux compagnies, principe générateur de toute responsabilité, est donc profondément altérée, leur personnel n'exerçant plus guère son action, que dans les limites des connaissances techniques nécessaires à la mise en œuvre de l'instrument mis à la disposition de la défense nationale. et dans l'emploi duquel elles ont d'ailleurs déployé une maîtrise universellement appréciée qu'une situation aussi exceptionnelle, créée par l'état de guerre n'a pu laisser subsister les responsabilités de droit commun avant d'avoir été profondément modifiée, que le gouvernement, qui est le meilleur, sinon le seul juge, de ces modifications, l'a si bien entendu ainsi, qu'il n'a autorisé le rétablissement normal de l'exploitation que par des phases successives, en leur appliquant des régimes nouveaux, ainsi qu'il résulte des dispositions du décret du 29 octobre 1914 et de l'arrêté du Ministre de la guerre du 1^{er} novembre suivant ».

1. *Bull. ann. des chemins de fer*, 1916. 2. 18.

dernier soit substitué au chemin de fer. Mais le tribunal estime qu'en l'espèce il s'agit d'un dommage de guerre, dont l'Etat doit indemniser l'ayant droit. Et le soin de demander à l'Etat la réparation due incombe au chemin de fer, car celui-ci doit être considéré comme le propriétaire momentané de la marchandise, pendant la durée du transport. En conséquence le tribunal décide « que la Compagnie devra, dans les trois mois qui suivront la cessation des hostilités, faire diligence auprès de l'Etat, pour obtenir indemnisation des pertes subies, faute de quoi elle serait considérée comme renonçant à son recours, et acceptant d'être seule responsable... »

Cette solution nous paraît absolument inexacte. Tout d'abord, les conclusions de la Compagnie ayant, d'après la teneur même du jugement, formellement posé la question de force majeure, le tribunal devait statuer à son sujet. Il ne pouvait alléguer, pour s'en dispenser, le défaut d'intérêt, le dispositif n'admettant que l'exonération conditionnelle du chemin de fer. D'autre part, le chemin de fer n'est à aucun moment le propriétaire momentané des marchandises transportées ; il n'en a ni la propriété ni la possession, il n'est pas non plus le mandataire du propriétaire. Enfin le droit même à indemnisation pour dommages de guerre n'est pas reconnu, actuellement du moins, par notre législation, ou ne l'est que d'une manière très restreinte ; il n'est intervenu jusqu'à présent aucune loi, consacrant formellement ce droit avec la portée que lui donne le tribunal de commerce de Beaune. Et interviendrait-elle, il est plus que probable que la réparation serait limitée aux seuls dommages qui sont la conséquence directe et immédiate des faits de guerre (consulter sur cette question : Joseph Barthélemy, *Le principe de la réparation intégrale des dommages causés par la guerre*.

(Publications du Comité national d'actions pour la réparation intégrale des dommages causés par la guerre, 19, rue Blanche, Paris). Voir également *Bulletin des transports*, 1915, pp. 33, 34, 41, 56 ; 1916, p. 1.

On a reproché à la jurisprudence analysée plus haut (1) d'avoir fait état d'un arrêté de suspension de transport publié sans date, ou qui aurait été publié tardivement. Nous examinerons cette question à une autre place, mais disons de suite qu'en ce qui concerne notre matière, elle paraît oiseuse : avec ou sans arrêté régulier, la suspension a été imposée aux réseaux, à la fois par les événements, et par les ordres formels des autorités militaires. Celles-ci, dès le 31 juillet 1914, dès avant peut-être, ont certainement donné des ordres aux chemins de fer en ce qui concerne l'organisation des transports ; et les compagnies, en y obtempérant, ont agi conformément à l'intérêt général et accompli le devoir qui s'imposait à elles.

Une dernière catégorie de faits comprend les diverses circonstances, qui, tout en ne constituant pas l'une des modalités de l'utilisation militaire des voies ferrées, en sont cependant les conséquences ; tels que : irrégularité des transports, encombrement des gares et des voies, réduction du personnel et du matériel roulant, utilisation de plusieurs milliers de wagons pour le magasinage du fourrage et du blé réquisitionnés, etc.

Il semble bien que l'ensemble de ces faits, réunis en quelque sorte en faisceau, constitue dans la guerre actuelle un obstacle des plus sérieux à l'exécution régulière du service, et a dû dès lors amener, dans nombre de cas, des retards, et

1. *Bull. transports*, 1915, p. 56.

aussi quelquefois des avaries et des pertes, sans que l'on puisse imputer une faute au transporteur. La jurisprudence récente n'a pas eu à se prononcer à ce sujet; ce fait tient à ce que, à partir du moment où les transports commerciaux ont été partiellement repris, et en raison même des circonstances anormales dans lesquelles ils ont été effectués, ou bien les commissions de réseaux ont subordonné les acceptations au transport à des clauses d'exonération de responsabilité en faveur du transporteur, ou bien les pouvoirs publics sont intervenus pour modifier, par le décret du 29 octobre 1914 et les arrêtés successifs que nous avons énumérés, les conditions de responsabilité des administrations de chemins de fer. Pour échapper aux conséquences pécuniaires de l'inexécution de leurs obligations, les compagnies ont eu à invoquer ces clauses et ces textes, et non le cas de force majeure; il en est résulté que les litiges ont porté, beaucoup plus sur la validité et la portée de ces dispositions dérogatoires, que sur l'appréciation de circonstances.

Mais il semble bien que les tribunaux de commerce aient hésité à voir le cas de force majeure dans les faits que nous venons d'envisager. Lorsqu'il s'est agi pour eux d'apprécier la faute lourde, mise par l'arrêt du 1^{er} novembre 1914 à la charge du chemin de fer, ils se sont montrés, ainsi que nous le verrons au chapitre VI, très sévères pour lui, et ont refusé le plus souvent de tenir compte des circonstances spéciales, dans lesquelles avaient été effectués les transports, sources des litiges.

Quant à la jurisprudence plus ancienne, nous n'avons à citer qu'un seul arrêt, celui de Lyon du 8 février 1872 (1)

1. Sous Cass., 20 novembre 1872, S. 1872. 4. 439.

qui peut être considéré comme ayant envisagé nettement une situation de cette nature. Cet arrêt, rendu à l'occasion d'une expédition faite le 17 novembre 1870, déclare que les nécessités de la défense nationale avaient jeté le désarroi dans le service des lignes du Nord, de l'Ouest, de l'Orléans et du P.-L.-M. ; que les retards, cause du litige, se sont produits à une époque, où ils ne pouvaient suffire à engager la responsabilité de la compagnie, fondée à exciper de la force majeure, qui, du mois de novembre au mois de février, a supprimé ou ajourné les transports particuliers, au profit des transports de la guerre et des besoins de la défense nationale. D'ailleurs, pendant la guerre de 1870-71, la distinction, entre les troisième et quatrième catégories de faits que nous avons établies, n'est pas toujours bien nette et apparente.

Jusqu'à présent, nous n'avons employé que l'expression de force majeure, à l'exclusion de celle de cas fortuit, les décisions de jurisprudence examinées se servant elles-mêmes, de préférence, de la première.

Cependant, si les articles 98 et 103 C. com. al. 1 et 2 indiquent, comme cause d'exonération en matière de perte ou d'avarie, la force majeure et elle seule, l'article 1784 C. civ. mentionne, outre la force majeure, le cas fortuit ; et l'article 1302 C. civ., dont l'article 1784 est l'application (1), porte que le détenteur d'un corps certain est tenu de le restituer à moins qu'il ne prouve le « cas fortuit ».

De même, en matière de retard, tandis que les articles 98

1. Baudry-Lacantinerie et Wahl, *Du contrat de louage*, n. 2521. Laurent, XXV, n. 523 ; Guillouard, *Du contrat de louage*, II, n. 743 ; Sauzet, *Rev. crit.*, 1883, p. 613, n. 30 ; Huc, X, n. 403 et 404 ; Thaller, n. 992 ; Lyon-Caen et Renault, III, n. 603 ; *Contra* Muteau, *De la responsabilité civile*, p. 227.

et 104 C. com. ne parlent que de la force majeure, l'article 1148 C. civ., dont ils sont l'application, admet comme cause d'exonération, à côté de cette force majeure, le cas fortuit.

La question se pose donc de savoir si les notions de force majeure et de cas fortuit se confondent, ou si, au contraire, elles sont distinctes, et, dans ce dernier cas, si les transporteurs en général, et plus particulièrement les Administrations de chemins de fer, sont exonérés de leur responsabilité en raison de la survenance, aussi bien du cas fortuit que de la force majeure.

Généralement on admet que force majeure et cas fortuit sont, au point de vue juridique, des expressions synonymes, et entraînant, en ce qui concerne la libération du débiteur, les mêmes conséquences. L'un et l'autre sont des obstacles à l'exécution de l'obligation, le cas fortuit désignant toutefois plus particulièrement les obstacles provenant de la nature ; et la force majeure, ceux qui viennent de l'action des hommes (1). Ces obstacles sont des événements que l'homme ne peut ni prévoir, ni empêcher. Étant exclusifs de l'idée de faute, ils dégagent la responsabilité du chemin de fer voiturier, soit à raison de la perte ou de l'avarie, soit à raison du retard.

Cependant, d'après une autre opinion, qui a été exposée par MM. Exner et Thaller (2), la force majeure seule peut,

1. Baudry-Lacantinerie et Barde, *Traité des obligations*, t. I, n. 455 ; Demolombe, *Contrats*, t. I, n. 553 et t. V, n. 763 ; Beudant, *Cours de droit civil, Contrats et obligations*, n. 481 ; Sourdat, *Traité général de la responsabilité*, t. I, n. 645 ; Planiol, *Traité élément. de Droit civil*, t. II, n. 231 ; Cfr. Dalloz, *Nouveau Code civil annoté* ; art. 1148, n. 1 et 4 et les auteurs cités.

2. Exner, *La nature de la force majeure*, trad. Seligman 1892 ; Thaller, *Traité de droit commercial*, 2^e édit., n. 1198 ; Bourgoïn, *Essai sur la distinction du cas fortuit et de la force majeure* ; Amiot,

notamment en matière de transports commerciaux, exonérer le débiteur, celui-ci restant tenu du cas fortuit. Si l'obstacle à l'exécution provient des conditions mêmes de l'exploitation, il y a cas fortuit ; il y a force majeure, au contraire, s'il provient de l'action d'un « agent naturel ou humain faisant, en quelque sorte, irruption du dehors pour empêcher le débiteur d'accomplir normalement ce à quoi il s'est engagé » (1).

M. Ambroise Colin, dans une note du Dalloz (2), reconnaît la légitimité d'une distinction à établir entre les deux notions de cas fortuit et de force majeure, mais il repousse le critérium proposé par MM. Exner et Thaller, critérium fondé sur le caractère d'*extériorité* de la force majeure. Dans cette troisième opinion, la force majeure serait « l'obstacle absolu en ce sens, qu'il aurait arrêté n'importe qui, comme le débiteur lui-même ; c'est la force ennemie, *majeure*, c'est-à-dire plus forte que n'importe quelle autre force en action dans le commerce juridique (3) ». Le cas fortuit, lui, correspond « à la force qui n'est pas irrésistible absolument, mais qui l'est *relativement* », c'est-à-dire par rapport au débiteur et aux moyens d'action dont il dispose ; une autre volonté, mieux outillée, plus puissante, en aurait sans doute triomphé.

En règle générale, dans cette théorie, le cas fortuit

De la répercussion des grèves ouvrières sur l'exécution des contrats. *Annales de droit commercial*, 1903.

1. Thaller, *loc. cit.* Voir l'exposé de cette théorie dans Ambroise Colin : note sous Paris, 13 novembre 1903. D. 1904. 2. 73 ; Josserand. Les Transports (*Traité général de Droit commercial* de Thaller), n. 573 et s. ; Bertin, *La responsabilité du transporteur, etc.*

2. Ambroise Colin, Note sous Paris, 13 novembre 1903. D. 1904. 2. 73 col. 2 ; Cfr. Ambroise Colin et Capitant, *Cours élémentaire de droit civil français*, t. II, pp. 41, 570.

3. Ambroise Colin, *loc. cit.* (p. 74, col. 1).

entraîne, aussi bien que la force majeure, la libération de celui qui s'est obligé à faire, — à la condition, toutefois, que l'obstacle ait été imprévu et impossible à prévoir. Mais dans certains contrats, « le débiteur s'engage à déployer, pour l'accomplissement de son obligation, le maximum des efforts et des moyens d'action possibles, il garantit qu'il saura venir à bout de tous les obstacles, autres que ceux devant lesquels toute force humaine quelconque doit s'incliner » (1) et, dès lors, il sera tenu du cas fortuit. Il en est ainsi des aubergistes et hôteliers et aussi du transporteur. Celui-ci doit être considéré, en ce qui concerne le cas fortuit, comme l'*assureur* du créancier.

Ainsi, dans les deux dernières opinions, le cas fortuit et la force majeure constituent deux notions distinctes et n'ayant pas les mêmes effets juridiques à l'égard du transporteur ; alors que celui-ci est exonéré de sa responsabilité par la force majeure, il ne l'est point par le cas fortuit.

Faisons l'application de ces théories aux transports effectués par voie ferrée depuis le commencement des hostilités. Dans la théorie de MM. Exner et Thaller ne constitueront des cas de force majeure que les seuls obstacles provenant d'une cause externe, étrangère, soit matériellement, soit intellectuellement, à l'exploitation des voies ferrées. Tels seront, tantôt le fait direct de l'ennemi : pillages et destructions, tantôt le fait du prince : réquisitions, arrêts de trafic, évacuations et rétrogradations ordonnées par l'autorité militaire. Par contre il faudra considérer comme cas fortuits les obstacles, qui proviendront des conditions, dans lesquelles s'est faite l'exploitation, en tant que celle-ci a pu être assurée : encombrements, transbordements, manutentions trop

1. Colin, *loc. cit.* (p. 74, col. 2).

hâtives ou trop nombreuses, emploi de matériel d'un type inférieur (wagons découverts), et aussi les vols, autres que ceux commis à main armée ou pendant l'occupation par l'ennemi.

Les corrections, apportées par M. Ambroise Colin à cette théorie, nous conduisent à peu près aux mêmes solutions. Les faits que nous avons énumérés dans la première catégorie sont bien des obstacles irrésistibles, qui auraient arrêté n'importe qui, et que l'expéditeur lui-même, substitué au transporteur, aurait été incapable de vaincre. Il en est autrement de ceux qui rentrent dans la seconde catégorie : le renforcement du matériel dès le temps de paix, la meilleure utilisation de celui qui était disponible, le maintien, dans les cadres du personnel d'exploitation, d'un bon nombre d'agents qui ne furent mobilisés qu'avec l'assentiment des réseaux (1), la recrudescence de soins dans les manutentions, c'est-à-dire, d'une manière générale, plus d'attention et de sollicitude, auraient pu en réduire ou en atténuer les conséquences.

Il y a donc toute une série de faits qui constituent, pour les Compagnies, une excuse valable, selon la théorie classique, mais non selon les deux autres.

La jurisprudence intervenue à l'occasion de la guerre de 1870-1871, encore que la distinction entre le cas fortuit et la force majeure n'y soit nulle part exprimée, peut se concilier dans une certaine mesure avec les nouvelles conceptions. En décidant qu'en règle générale un simple arrêté de suspension ne constituait pas la force majeure, mais qu'il

1. On a reconnu, surtout sur le réseau de l'Etat, qu'un nombre trop considérable de ces agents avaient été appelés sous les drapeaux.

fallait une réquisition effective, ou du moins l'arrêt réel du trafic ; qu'en cas de rétrogradation des marchandises, il fallait demander des instructions à l'expéditeur, ou faire revenir les colis au point de départ, les tribunaux ont restreint en fait la notion de force majeure, au point d'en exclure les éventualités qui, dans les théories de M. Thaller et de M. Ambroise Colin, nous paraissent devoir rentrer dans la notion de cas fortuit. Mais ils l'ont fait en employant des termes différents.

Ne serait-ce pas qu'en réalité, la théorie classique et celles que nous envisageons seraient moins éloignées qu'on ne le pense au premier abord ? Elles doivent toutes laisser au juge le soin d'examiner si l'événement allégué par le débiteur peut, ou non, lui être, selon l'expression de l'art. 1147, imputé. Or, c'est là une question de fait, pour l'appréciation de laquelle la doctrine ne saurait tracer de règles fixes, mais doit se contenter de donner au juge des conseils et des directions générales qui, équitables dans une situation et à un moment déterminés, peuvent cesser de l'être dans d'autres.

A cet égard, comment la question se présente-t-elle dans les circonstances actuelles ?

Il faut remarquer tout d'abord, que l'on n'aperçoit pas comment le juge pourra, tout au moins dans la plupart des espèces, opérer pratiquement une distinction entre les cas de force majeure et les cas fortuits. C'est qu'en effet les événements de toute nature, dont la résultante a été l'obstacle à l'exécution régulière du transport, sont entre eux dans une telle corrélation, et sous la dépendance de tant d'actions et de réactions réciproques, que leur dissociation n'est guère possible. Ils se sont, en quelque sorte, commandés mutuellement, et c'est, en fait, leur ensemble, qui a empêché ou

troublé le trafic. A la base de cet état de choses, qui d'une manière, constante à certains moments, intermittente à d'autres, constitue l'obstacle que nous envisageons, se trouve la guerre, cause génératrice, non à titre exclusif, mais du moins à titre principal, de presque toutes les difficultés.

Il n'en reste pas moins vrai, que le juge pourra et devra examiner dans chaque espèce, si cet obstacle ne pouvait pas être levé ; si, à propos d'une expédition déterminée, le réseau intéressé n'aurait pas été en situation d'assurer l'accomplissement des prestations qui lui incombaient.

Quelle sera donc la règle qui le guidera ?

Les deux théories que nous avons examinées, pour interpréter les articles 98 et 103 C. com. en ce sens, que seule la force majeure, — à l'exclusion de ce que leurs auteurs entendent par cas fortuit, — exonère le transporteur de sa responsabilité, se basent, à la fois sur la commune intention des parties, et sur la nature de l'entreprise de transports par chemins de fer, qui jouit d'un monopole de fait (1). Le chemin de fer est un transporteur nécessaire, et l'expéditeur ne peut en aucune manière intervenir au cours du transport, pour diminuer les risques courus par sa marchandise ; l'exploitation se faisant au surplus, conformément à des règlements auxquels il ne peut être dérogé.

Mais, dans les circonstances actuelles, en est-il encore de même ? Sans doute le chemin de fer est plus que jamais le transporteur nécessaire ; mais il a cessé d'être pratiquement le seul chef de son entreprise, d'être le seul à en diriger pratiquement le fonctionnement ; il n'est pas non plus seul à avoir la garde et la conservation des choses qui lui sont confiées. L'autorité militaire, au moyen des organes que

1. Jossierand, *op. cit.*, n. 580 et 583.

nous avons sommairement décrits, est venue, non pas se substituer, mais se juxtaposer à lui : elle exerce une action effective, parfois prépondérante, sur l'exploitation du réseau entier. L'autorité des administrations de Chemins de fer sur leurs propres agents a été réduite et altérée (1), et d'une manière générale, le fonctionnement normal des réseaux a subi de sérieuses entraves, par la mainmise du pouvoir militaire sur le matériel et le personnel ; par son immixtion dans la composition, la direction des trains, etc. D'autre part, les ordres donnés par cette autorité, comme aussi les mesures prises pour y satisfaire, l'ont été dans un but d'intérêt général tellement impérieux, que très légitimement les intérêts particuliers, aussi bien des expéditeurs et des destinataires que des voituriers, y ont été subordonnés. Déjà à propos des événements de 1870-1871, cette considération d'intérêt général avait été nettement mise en lumière par la Cour de cassation, dans l'un de ses arrêts rendus à l'occasion de l'application de l'arrêté du 11 avril 1871 (2). « Attendu que les événements de la guerre, l'évacuation du territoire français, le rapatriement des prisonniers, ont nécessité un service exceptionnel d'intérêt général, qui a absorbé la majeure partie du matériel et n'a plus permis aux Compagnies d'effectuer dans les délais réglementaires les transports d'intérêt privé. »

Il est du devoir du juge de ne perdre de vue, pour l'appréciation des litiges qui lui sont soumis à l'occasion de la guerre actuelle, ni cette préoccupation d'intérêt général

1. V. Nîmes, 22 juillet 1915 (deux arrêts, *Annales des chemins de fer*, 1916, p. 4 ; *Gaz Trib.*, 21 août 1915 ; *Droit*, 20 août 1915).

2. Cass. civ. 18 juin 1873. *Ann. des chemins de fer et tramways*, 1915. t. 241 ; D. 1874. 4. 112.

qui s'est imposée aux Administrations de chemin de fer, ni l'intervention constante des autorités militaires dans l'exploitation. Ces deux circonstances sont en effet de nature à justifier et à excuser bien des faits qui, en temps normal, n'auraient pu être admis comme causes d'exonération.

CHAPITRE V

LES CLAUSES D'EXONÉRATION DE LA RESPONSABILITÉ.

Ainsi que nous l'avons expliqué au chapitre II, les Administrations de chemin de fer estimaient que le droit commun ne leur donnait pas de suffisantes garanties contre les conséquences pécuniaires des retards, avaries et pertes, dont le nombre menaçait de se multiplier en raison du trouble jeté dans leur exploitation par la guerre, et jugeaient nécessaire de se prémunir contre d'éventuelles actions en responsabilité. En attendant que la question fut réglée par des textes précis, elles crurent pouvoir atteindre ce but, en obtenant des Commissions de réseaux que les autorisations spéciales de transport, accordées pour certaines marchandises, fussent subordonnées à l'acceptation, par l'expéditeur, d'une clause de non-garantie ; puis, à partir du 20 août 1914, que des clauses analogues, dont nous avons plus haut indiqué la teneur, fussent insérées dans les affiches autorisant la reprise des transports. Leur crainte était fondée et la précaution, justifiée ; puisque les tribunaux de commerce ont témoigné une certaine répugnance à admettre l'exonération et se sont montrés généralement sévères à l'égard des transporteurs.

L'arrêté de suspension des transports du 31 juillet 1914 comportait déjà, en ce qui concerne les retards, une telle clause d'exonération. Le dernier alinéa de l'article 2 était

formel à cet égard : « En conséquence, les Compagnies intéressées sont exonérées de toute responsabilité en cas de retard dans le transport des voyageurs, dans la réception, le transport et la livraison des marchandises. » Mais il n'en est plus ainsi, dans celui du 2 août 1914 ; l'article 5 déclare sans doute que les délais prévus pour les transports de marchandises cessent d'être obligatoires ; mais comme l'article 4 spécifie qu'il « n'est plus reçu, ni expédié de marchandises », il ne peut s'agir à l'article 5 que de marchandises déjà remises au transport, et non des expéditions qui seraient autorisées ultérieurement.

Précaution justifiée, avons-nous dit. Mais n'était-ce pas une précaution vaine ?

La loi du 17 mars 1905 (D. 1905. 4. 98) a ajouté à l'article 103 C. com. un alinéa 3 qui déclare « nulle toute clause insérée dans toute lettre de voiture, tarif ou autre pièce quelconque », par laquelle le voiturier stipulerait qu'il ne serait pas garant de la perte ou de l'avarie des choses transportées.

Cette prohibition des clauses de non-garantie s'applique à tous les transports à accomplir par voiturier (1) autres que les transports sur mer, et plus spécialement, aux transports effectués par les Administrations de chemins de fer ; ce sont ces dernières que les auteurs de la loi visaient principalement, ainsi que cela ressort à l'évidence des travaux préparatoires et de la discussion au Sénat (2).

Dès lors l'insertion, dans un règlement, une affiche ou même un tarif régulièrement, homologué d'une clause de non-garantie, tendant à exonérer une compagnie de la res-

1. Jossierand, *op. cit.*, n. 639, p. 534.

2. Sirey, *Lois annotées*, 1905, p. 945.

ponsabilité de ses fautes ou de celles de ses préposés et à la soustraire aux règles du droit commun, ne saurait donc produire aucun effet.

Il existe ainsi un doute très sérieux quant à la validité des clauses de non-garantie, qui ont été stipulées sous le régime des autorisations de transport et sous celui des affiches, pour tous les réseaux, depuis le 20 août jusqu'au 1^{er} novembre 1914 ; pour les réseaux du Nord et de l'Est, depuis cette date jusqu'au 16 juin 1915, jour où est entré en vigueur l'arrêté du 7 juin 1915 (1), étendant à ces réseaux les dispositions de l'arrêté du 31 mars 1915.

Le problème ainsi posé est très délicat ; aussi n'est-il pas étonnant que l'on remarque dans la jurisprudence qui s'est formée à cet égard deux tendances nettement opposées.

Tandis que plusieurs Cours d'appel, et un certain nombre de tribunaux de commerce (2) ont jugé que la clause « sans

1. Le régime institué par l'arrêté du 31 mars 1915 ne s'applique pas à l'ensemble des réseaux du Nord et de l'Est ; mais, pour les lignes ainsi exceptées, la question de responsabilité est nettement tranchée par l'art. 3 de l'arrêté du 7 juin 1915, qui déclare expressément que les expéditions continuent à y être transportées sans conditions de délai et sans responsabilité d'aucune sorte pour les réseaux du Nord et de l'Est. Or cet arrêté du 7 juin 1915 est pris par application du décret du 29 octobre 1914 et il ne s'agit donc pas ici de clauses d'exonération de responsabilité.

2. Trib. com. Beaune, 4 mai 1915 ; *Bull. ann. des chemins de fer*, 1916. 2. 18 ; Trib. com. Lyon, 2 juillet 1915 ; *Bull. ann. des chemins de fer*, 1916. 2. 23 ; Trib. civ. Albertville, 4 déc. 1914 ; *Bull. ann. des chemins de fer*, 1916. 2. 34 ; Chambéry, 26 juillet 1915 ; *Bull. ann. des chemins de fer*, 1916. 2. 35 ; *Gaz. Trib.*, 4 décembre 1915 ; Montpellier, 23 décembre 1915 ; ch. de fer de l'Hérault c. Duclasp-Kamisky ; *Bull. ann. des chemins de fer*, 1916. 2. 52 ; Trib. civ. Seine, 4 janvier 1916 ; en matière de transport de voyageurs ; *Bull. ann.*

responsabilité, ni garantie », insérée dans les affiches apposées lors de la reprise des transports commerciaux, est illégale ; que dès lors, les Compagnies sont responsables à moins qu'elles ne prouvent la force majeure, les cas fortuits, le vice propre de la chose, la faute de l'expéditeur ; d'autres (1), en nombre à peu près égal, ont admis, au contraire, que cette clause est légale et obligatoire, et qu'en conséquence c'est au demandeur à prouver la faute de la compagnie.

Nous avons donc à rechercher si les clauses d'exonération dont s'agit sont ou non valables, et à examiner à ce sujet les deux points suivants :

1^o Les textes qui régissent la réquisition et la militarisation des réseaux, et qui définissent les pouvoirs du commandement militaire en matière de transports, n'autorisent-ils pas celui-ci à suspendre l'application de la loi du 17 mars 1905 ?

des chemins de fer, 1916. 2. 55 ; *Gaz. Trib.*, 3 février 1916 et la note. — *Adde* Paris, 8 avril 1916, *Gaz. Pal*, 26 avril 1916. C'est l'opinion à laquelle se rallie l'annotateur du *Bulletin annoté des chemins de fer*, note 1916. 2. 14.

1. Nîmes, 22 juillet 1915, *Bull. ann. des chemins de fer*, 1916. 2. 30 ; *Gaz. Trib.*, 21 août 1915 ; Montpellier, 16 décembre 1915 (ch. de fer de l'Hérault, c. Sicard ; *Bull. ann. des chemins de fer*, 1916. 2. 45 ; *Gaz. Trib.*, 11 février 1916 et la note ; Montpellier, 16 décembre 1915, Midi c. Sizèze ; *Bull. ann. des chemins de fer*, 1916. 2. 47 ; *Gaz. Trib.*, 11 février 1916 ; Montpellier, 16 décembre 1915, Vialars c. Cie Orléans ; *Bull. ann. des chemins de fer*, 1916. 2. 48 ; Poitiers, 31 janvier 1916 (1^{er} arrêt) ; *La Loi*, 12 avril 1916, Trib. com. Seine, 15 juin 1915 ; *Bull. ann. des chemins de fer*, 1915. 2. 224 ; *Gaz. Trib.* 7 août 1915 ; Trib. com. Quimper, 6 décembre 1915 ; *Bull. ann.*, 1915. 2. 234 ; Trib. civ. Villefranche-de-Rouergue, 20 mai 1915 ; *Bull. ann. des chemins de fer*, 1915. 2. 219.

2° Si les clauses d'exonération ne sont pas valables, ainsi que nous le pensons, ne peuvent-elles du moins produire effet en matière de retard, et dans quelles conditions? Car, en matière de retard les clauses de non-garantie, restent licites.

Cependant, avant de discuter la validité des clauses de non-garantie, nous ferons deux remarques dont l'indication préalable simplifiera notre exposé.

1° La généralité des termes employés dans la loi du 17 mars 1903 « toute lettre de voiture, tarif ou autre pièce quelconque », permet de considérer comme tombant dans son champ d'application, soit les affiches émanant des Compagnies, soit les autorisations spéciales de transport.

2° L'acceptation de l'expéditeur ne peut couvrir la nullité. L'alinéa 3 de l'article 103 C. com. ne proclame pas seulement un principe de droit commun, [applicable à défaut de convention contraire : il est absolu et ne comporte dans son application aucune exception. « Quelles qu'aient été les conditions convenues de transport, la teneur du tarif, la manière dont le transport a été effectué, le consentement plus ou moins explicite donné par l'expéditeur à une atténuation de la responsabilité du voiturier, celui-ci est responsable de la perte,... ; il est responsable des avaries... Vainement objecterait-on la commune intention des parties : nous dirions, avec M. Colson, que si la compagnie et l'expéditeur ont passé un contrat comportant une fausse application de la loi, ce contrat ne les lie pas ; c'est la loi que le public comme la Compagnie doivent avant tout « connaître et respecter » ; si ce tarif a stipulé des conditions de respon-

1. Lamy, *Manuel pratique des transports*, 9^e édit., pp. 97-98. Pendant la période d'application des clauses de non-garantie des

sabilité autres ou moindres que celles imposées par la loi, ces dernières deviennent néanmoins seules applicables pour la Compagnie comme contre elle (1).

§ 1

La légalité des clauses d'exonération.

Les clauses d'exonération sont interdites par la loi du 17 mars 1905. Mais, ce qu'une loi a fait, une autre loi peut le détruire ; d'ailleurs une loi peut toujours déroger au droit commun, ce qui a été notamment reconnu à l'égard des ordres de service des chemins de fer dûment homologués (1).

Or, disent les Administrations de chemin de fer, la loi du 28 décembre 1888 et le décret du 8 décembre 1913, qui confèrent au ministre de la guerre la direction et l'usage exclusif des chemins de fer durant la guerre, contiennent des dispositions qui lui permettent non seulement de ne

affiches, les Compagnies s'efforçaient d'amener les expéditeurs à déclarer sur les titres de transports qu'ils acceptaient ces clauses. M. Lamy (*La guerre et la responsabilité des chemins de fer*, p. 15) cite une circulaire, adressée par un inspecteur du réseau d'Orléans aux gares de sa circonscription, à la date du 21 septembre 1914. « Dans le but d'éviter que des contestations puissent s'élever ultérieurement sur les conditions auxquelles l'acceptation du transport était subordonnée, il paraît nécessaire de rappeler celles-ci aux expéditeurs lors de la remise de leurs envois. J'invite, en conséquence, les gares et stations à exiger désormais des expéditeurs qu'ils inscrivent sur leur déclaration d'expédition la mention : Sans responsabilité ni garantie d'aucune sorte du chemin de fer ».

1. Cass., 8 février 1909. D. 1910. 1. 303.

rétablir le trafic commercial qu'au moment qui lui paraît opportun, mais encore de subordonner la reprise de ce trafic à telles conditions qu'il juge utile. Peu importe dès lors la prohibition de l'article 103 C. com. La loi de 1905 n'a pas modifié et n'a pas pu modifier les pouvoirs que le Ministre de la guerre tenait de la législation spéciale relative aux réquisitions de chemin de fer. L'arrêté ministériel du 20 août 1914, affirme la Cour de Montpellier (1), a force de loi, ayant été pris en conformité des lois des 3 juillet 1877, 28 décembre 1888, de l'arrêté du 31 juillet 1914, du décret du 8 décembre 1913 et du règlement y annexé. L'arrêté du 20 août 1914 a donc fixé légalement les conditions dans lesquelles les transports auraient lieu. Et la clause d'exonération, insérée par une commission de réseau dans les affiches réglant la reprise des transports antérieurement au 1^{er} novembre 1914, a une valeur légale certaine.

Ces textes sont en partie ceux sur lesquels les Compagnies ont voulu se baser pour prétendre que les autorités militaires s'étaient substituées à elles en ce qui concerne les transports commerciaux, mais qui, nous l'avons vu, n'ont d'autre effet que d'assurer l'autorité absolue du ministre de la guerre, ou du commandant en chef, sur les réseaux, sans déposséder les Administrations de chemins de fer. Mais on en invoque encore plus spécialement deux autres, que nous n'avons pas encore étudiés : l'art. 7 du décret du 5 février 1889 portant organisation militaire des réseaux de chemins de fer (2), et l'article 19 du règlement sur les transports stratégiques, mis en vigueur par le décret du 8 décem-

1. Montpellier, 16 décembre 1913, 3 arrêts précités.

2. *J. Off.*, 6 février 1889, p. 602-603.

bre 1913 (1) pris en exécution des lois des 13 mars 1875, 3 juillet 1877 et 28 décembre 1888.

L'article 7 du décret du 5 février 1889 est ainsi conçu :

« En temps de guerre, la commission de réseau prend en mains le service complet du réseau, sous l'autorité du Ministre de la guerre. Elle entre en fonction, à ce titre, dès le premier jour de la mobilisation. »

L'article 19 du règlement sur les transports stratégiques a la teneur suivante :

« Les trains désignés sous la rubrique trains de service journalier ou trains postes, sur les livrets ou graphiques spéciaux militaires, ou sur les ordres de service militaire des Compagnies, établis pour le temps de guerre, peuvent être utilisés, dès le début de la mobilisation, pour les transports commerciaux, dans les conditions fixées par le ministre.

« Sur la proposition des commissions de réseau, le Ministre autorise, lorsqu'il le juge utile, la reprise partielle ou complète des transports commerciaux pour les voyageurs et les marchandises. Les ordres de service établis par les commissions de réseau sont soumis à son approbation.

« Lorsque, pour un réseau, cette reprise ne doit être que partielle, le ministre fixe la ligne et, s'il y a lieu, les gares ouvertes aux transports commerciaux, le nombre maximum des trains qui pourront être affectés à ce service, enfin le matériel qui pourra être utilisé. »

De ces textes, il faut enfin rapprocher l'article 30 du règlement de 1913 sur les transports stratégiques, qui règle les attributions du Commandant en chef pour les lignes mises à

1. *Bull. Off du Ministère de la guerre*, Edit. méthodique, Mouvements et transports, n. 100 (6 bis).

2. *J. Off.* 6 février 1889, p. 602-603.

sa disposition : « Par dérogation aux dispositions du § 1 (de cet article) le commandant des armées peut autoriser l'ouverture au *service commercial* de certaines lignes du réseau des armées. Pour l'organisation du service sur ces lignes ainsi ouvertes au trafic privé, le directeur de l'arrière exerce les mêmes attributions que le ministre sur les lignes similaires du réseau de l'intérieur. »

Et alors voici comment on raisonne :

Les chemins de fer ont été placés, pour le temps de guerre, sous un régime spécial, en dehors du droit commun, par les lois des 3 juillet 1877, 28 décembre 1888 et les décrets des 5 février 1889 et 8 décembre 1913. Ce régime se caractérise par l'autorité absolue donnée sur les voies ferrées au Ministre de la guerre ou au commandant en chef, qui sont devenus les maîtres absolus des chemins de fer. L'article 19 du règlement stratégique, dans son premier alinéa, leur donne le pouvoir discrétionnaire de fixer dans quelles conditions les trains poste ou les trains de service journaliers peuvent être utilisés pour les transports commerciaux. Les alinéas 2 et 3 dudit article leur accordent le même pouvoir pour apprécier et décider, suivant l'importance des besoins militaires, sur l'avis des commissions de réseau, à quelle date, dans quelle mesure et sous quelles conditions pourront être repris, totalement ou partiellement, les transports commerciaux supprimés par la mobilisation.

Ce pouvoir, que le Ministre et le Commandant en chef tiennent de la loi, n'est pas limité ; il l'est si peu que s'ils l'avaient jugé utile, ils auraient pu ne rétablir à aucun moment le trafic commercial, et maintenir la prohibition absolue des transports commerciaux. Pouvant le plus, ils peuvent le moins ; c'est-à-dire n'autoriser ces transports, que sous réserve de clauses de non-garantie. La loi de 1905 ne

joue plus, parce que, le 31 juillet 1914, l'application des articles 1784 C. civ. et 103 C. com. a été nécessairement suspendue en ce qui concerne les transports par voie ferrée (1).

La clause de non-responsabilité, régulièrement approuvée lors de la reprise du service, et affichée dans les gares, a donc été applicable aux transports commerciaux effectués jusqu'au moment où de nouvelles conditions ont été arrêtées par le Ministre de la guerre et sont venues remplacer celles des affiches.

Telle est la thèse. Examinons à présent quelle en est la valeur.

Parmi les objections qui ont été produites contre elle, il y en a quatre, qui sont non seulement d'ordre secondaire, mais si manifestement inopérantes ou inexactes, qu'elles nous paraissent devoir être immédiatement écartées du débat.

La première consiste à tirer argument de ce fait que lorsque le Gouvernement a voulu, ultérieurement, réglementer la responsabilité des Administrations de chemins de fer, il a fait intervenir la loi du 5 août 1914 et précéder l'arrêté du 1^{er} novembre 1914 d'un décret, celui du 29 octobre, pris en exécution de cette loi. La loi du 5 août 1914, par son art. 2 autorisait le Gouvernement à prendre, dans l'intérêt général, par décret en Conseil des ministres, « toutes les mesures nécessaires pour faciliter l'exécution ou suspendre les effets des obligations commerciales ou civiles ». Le décret du 29 octobre 1914 a délégué ce pouvoir, en ce qui concerne la fixation des conditions de délai et de responsabilité dans lesquelles sont effectués les transports commerciaux, au Ministre de la guerre. Qu'est-ce à dire, sinon que le Gouver-

1. Poitiers, 31 janvier 1916 (2 espèces) précité.

nement lui-même estimait que le Ministre de la guerre n'avait pas, antérieurement à ce décret, les pouvoirs que, dans la thèse des Compagnies, on veut lui attribuer.

L'argument serait valable, si nous ne savions pas que les raisons, qui ont inspiré ce décret du 29 octobre 1914, sont très différentes de celles qui viennent d'être exposées, et si le Ministre de la guerre n'avait pas toujours paru estimer, que les clauses dont s'agit étaient légales.

Le *Bulletin des transports* cite (1) diverses lettres émanant de lui et prouvant : 1° que c'est avec son assentiment que les clauses de non-garantie avaient été introduites dans les autorisations de transport et les affiches ; 2° qu'à son opinion, ces clauses avaient pour effet de dégager les Compagnies de toute responsabilité.

De même, à une question écrite (2) posée par M. le député Deshayes, qui désirait connaître « si la disposition publiée au *Journal officiel* du 26 avril 1913, p. 2609, d'après laquelle « sur le réseau du Nord, les transports sont effectués sans responsabilité ni garantie d'aucune sorte », résulte d'un arrêté ministériel, et, le cas échéant, la date de cet arrêté, ainsi que celle du *Journal officiel* qui l'a publié », le Ministre de la guerre a donné la réponse suivante : « La disposition dont il s'agit (Affiche du Nord contenant la clause de non-garantie et insérée au *Journal officiel* du 26 avril) ne résulte pas d'un arrêté ministériel, mais d'une décision du Général en chef qui, par application de l'article 30 du règlement sur les transports stratégiques approuvé par décret du 8 décembre 1913, exerce, sur le réseau des armées, les attributions conférées au ministre, par le même règlement, sur

1. *Bull. des transports*, n° de juillet-août 1915, p. 29.

2. Question n. 2691, *J. Off.*, 22 juin 1915.

le réseau de l'intérieur. » C'est l'affirmation formelle, par le Ministre, de son droit et de celui du Commandant en chef de soumettre les transports commerciaux à cette clause de non-garantie.

Le but poursuivi par le Ministre de la guerre, lorsqu'il a fait prendre le décret du 29 octobre 1914, a été en réalité de mettre fin aux incertitudes et discussions auxquelles donnait lieu l'interprétation des clauses que nous étudions, et de rendre en quelque sorte indiscutable l'exonération de responsabilité, à laquelle les compagnies subordonnaient les nouvelles extensions de trafic, réclamées par le commerce.

Aussi, dire (1) que l'arrêté du 17 août 1914 n'avait pu valablement suspendre les effets des contrats de transport ou les modifier, puisqu'aux termes de la loi du 5 août 1914, seul un décret pouvait édicter des dispositions de cette nature ou autoriser le ministre à les prendre, c'est tout simplement déplacer la question ; ce qui est en discussion, c'est de savoir, non pas à quelles conditions la loi du 5 août subordonne la suspension des effets des obligations civiles ou commerciales, mais bien si cette loi était applicable en la matière, et, si les dispositions qui régissent les réquisitions des chemins de fer ne suffisaient pas à elles seules à légitimer les clauses d'exonération.

Une seconde objection est tirée des arrêtés de suspension des transports des 31 juillet et 2 août 1914, et ne paraît viser d'ailleurs que les clauses d'exonération insérées dans les autorisations de transport. Ce sont ces arrêtés qui règlent les conditions de transport pendant la période allant du 31 juillet au 20 août 1914. Or s'ils excluent la responsabilité à rai-

1. Note sous Montpellier, 16 décembre 1915 ; *Gaz. Trib.* 11 février 1916.

son du retard, ils sont muets en ce qui concerne la responsabilité pour avaries et pertes (1). Ils n'ont en conséquence apporté, sous ce rapport, aucun changement au régime antérieur, qui, dès lors, doit être appliqué indistinctement aux expéditions effectuées avant ou après la mobilisation, jusqu'au moment où un nouveau régime de responsabilité est légitimement intervenu.

L'objection ainsi formulée nous paraît peu sérieuse. Sans doute, aux termes de l'article 19 du règlement sur les transports stratégiques, c'est le ministre de la guerre ou le commandant en chef qui fixent les conditions dans lesquelles les trains de service journaliers peuvent être utilisés pour les transports commerciaux, mais nulle part il n'est dit que ces conditions doivent être fixées par arrêté. Il suffit bien évidemment d'ordres émanant d'eux, et dont les détails d'exécution sont abandonnés aux commissions de réseaux, leurs délégués.

La troisième objection a trait à ce fait que l'arrêté du 17 août 1914, en vertu duquel les affiches ont été apposées, n'a pas été inséré au *Journal officiel*. Mais, à supposer, ce que nous croyons inexact, que la légalité des arrêtés ministériels fût subordonnée à ce mode de publication; en l'espèce, comme le fait observer l'arrêt de Montpellier, 3 février 1916, une insertion au *Journal officiel* n'était certainement pas nécessaire; l'article 14 du règlement sur les transports stratégiques fixant que les avis relatifs aux transports autorisés doivent être portés à la connaissance du public *par voie d'affiches*.

Pour le même motif nous pouvons écarter la quatrième objection, dont nous trouvons l'expression dans un jugement

1. V. *Bulletin des Transports*, mai-juin 1915, p. 17.

du tribunal de commerce de Lyon du 2 juillet 1915 (1) : les affiches seraient inopérantes, les dispositions qui y sont contenues n'ayant été l'objet d'aucune homologation régulière. Cet argument n'est nullement concluant. L'article 14 du règlement, approuvé par le décret du 8 décembre 1913, ainsi que nous venons de le dire, prévoit expressément l'emploi des affiches ; les articles 30 et 19, ainsi que nous l'établirons plus loin, donnent au ministre de la guerre et au commandant en chef le pouvoir de fixer les conditions du transport ; ces textes, dont la légalité ne peut pas être mise en doute, excluent nécessairement toute procédure d'homologation, quelle que soit au surplus la portée que l'on attribue au mot « conditions ». D'ailleurs une procédure d'homologation ne se comprendrait pas en la matière. Elle comporte des délais assez longs : un mois, en règle générale. Or, en l'espèce, il s'agit de décisions qui doivent intervenir en quelque sorte instantanément, et en tous cas produire effet immédiatement. Enfin l'homologation n'intervient que pour les tarifs et les règlements fixant les conditions d'application des tarifs. Or les affiches, loin de modifier les tarifs existants, quant aux prix, ne font que les remettre expressément en application.

Ce n'est pas dans les quatre points que nous venons d'envisager, que se trouve le siège de la difficulté. Celle-ci réside dans la question de savoir, si l'interprétation, que les Compagnies et une partie de la jurisprudence donnent aux textes cités plus haut, est exacte, si ceux-ci sont en effet assez formels pour permettre, soit aux décisions des commissions de réseau, soit aux arrêtés du Ministre de la guerre, pris en dehors de la loi du 5 août 1914, et aux affiches apposées en

1. *Bull. ann. des chemins de fer*, 1916. 2. 23.

vertu de l'article 14 du règlement sur les transports stratégiques, de faire échec à la loi si précise du 17 mars 1903, et d'apporter, sans encourir le reproche d'excès de pouvoir, une modification aussi grave aux conditions de transport, que celle qui consiste à paralyser des principes de droit, indubitablement d'ordre public.

Or si nous étudions les articles 30 et 19 du règlement sur les transports stratégiques, nous constatons qu'ils ne renferment aucune disposition, qui permette au Ministre ou au général en chef de faire, par leurs décisions, échec aux lois en vigueur régissant le contrat de transport et de légiférer en matière de responsabilité.

Sans doute, pour les transports militaires, le Ministre de la guerre ou ses représentants sont munis des pouvoirs les plus étendus ; mais, pour les transports commerciaux, ces pouvoirs se bornent à un droit d'autorisation. Si cette autorisation peut être par eux subordonnée à certaines conditions, le droit de fixer ces conditions — il faut y prendre bien garde — leur a été donné dans l'intérêt de la défense nationale, non dans celui des réseaux, ni même dans celui du public. En d'autres termes, l'article 19 du règlement sur les transports stratégiques a pour objet, non pas de donner au Ministre de la guerre le pouvoir de réglementer toute la matière des transports commerciaux, mais de définir ses droits à l'égard des Compagnies concessionnaires. Ce sont les relations entre elles et l'autorité militaire et non entre elles et le public qui ont été fixées par le règlement.

L'article 19 n'est qu'une nouvelle affirmation de l'autorité absolue du Ministre de la guerre sur les réseaux ferrés à l'égard des concessionnaires. Il y a des trains-poste, des trains de service journalier prévus par les règlements, mais encore faut-il que l'autorité militaire puisse en déterminer

la marche et la composition, même contrairement à la volonté des réseaux, qui, restant chargés de l'exécution technique des transports, auraient peut-être une tendance à tenir trop grand compte de leurs intérêts commerciaux. Il en est de même pour les dispositions relatives à la reprise du trafic ; le ministre est seul juge, à l'exclusion des concessionnaires, de la mesure dans laquelle ce trafic peut, de nouveau, être autorisé. Mais l'exercice, par le Ministre, de son autorité, ne suppose nullement la faculté de fixer les conditions de responsabilité ; il suffit qu'il soit à même de surveiller et de réglementer l'exploitation matérielle et technique, parce que celle-ci peut seule réagir sur les mouvements et le ravitaillement des armées. Ce qui peut défavorablement influencer les opérations militaires et leur nuire, c'est une trop grande intensité des transports commerciaux ; ce ne peuvent pas être les conditions de responsabilité auxquelles ces transports sont effectués. Il suffit donc que le ministre puisse restreindre, en toute liberté et aussi largement qu'il l'estime nécessaire, le nombre et la marche des trains ; il n'est nullement nécessaire qu'il intervienne dans les relations qui se forment entre expéditeurs et transporteurs et dans les difficultés qui peuvent naître entre eux à l'occasion des transports autorisés.

Ainsi le but et la portée du règlement sur les transports stratégiques, et en particulier de son article 19, ne justifient en aucune manière le pouvoir, que l'on a voulu attribuer aux autorités militaires, de déterminer les conditions de responsabilité des transports.

Si maintenant nous examinons les termes mêmes de l'article 19, notre conclusion sera la même.

Il n'est pas possible de se méprendre sur le sens du mot « conditions » qui se trouve dans son texte. L'alinéa trois en

détermine le sens, en énumérant les cas dans lesquels l'intervention du Ministre de la guerre peut se produire. Le ministre fixe, dit cette disposition, les lignes et, s'il y a lieu, les gares ouvertes aux transports commerciaux, le nombre maximum des trains, et enfin le matériel qui pourra être utilisé. De conditions juridiques, il n'est pas question. Or l'énumération doit être considérée, en raison de sa précision même, en raison aussi de l'emploi des mots « s'il y a lieu », comme limitative.

Ce que nous venons de dire, certainement vrai en ce qui concerne les transports effectués après la reprise du trafic et prévus par le § 3 de l'art. 19, l'est encore en ce qui concerne les transports effectués pendant la période de mobilisation et concentration, avant la reprise du trafic ? Si le § 1, en effet, parle des « conditions » sans spécifier, sans énumérer, c'est que ces conditions sont celles-là même qu'énumère le § 3, et qui ne sont autre chose que la conséquence nécessaire de l'autorité si absolue conférée au commandement. Cette disposition doit être interprétée, comme celle du troisième paragraphe, à la lumière des motifs qui les ont fait établir, et ces motifs sont identiques dans les deux cas.

Enfin, en admettant que l'énumération ne fut pas limitative, le pouvoir de fixer les conditions juridiques du transport n'aurait pu être reconnu au Ministre ou au Commandant en chef, par simple prétérition. Ils n'auraient pu le recevoir en termes aussi vagues que ceux dont il faudrait le faire découler. Ils n'auraient pu le recevoir non plus d'une manière aussi arbitraire. Une expression formelle de la volonté du législateur, la détermination exacte des conditions dans lesquelles ils auraient pu exercer ce droit, et des réserves sous lesquelles ils auraient pu le faire, auraient été indispensables.

Tout au moins on devrait trouver le germe de ce pouvoir dans les lois sur les réquisitions de chemins de fer, en vertu, et pour l'exécution, desquelles a été pris le règlement sur les transports stratégiques.

Or, nulle part, ces textes ne donnent au pouvoir exécutif délégation pour régler les conditions de responsabilité des chemins de fer, en ce qui concerne les transports effectués pendant la durée de la guerre. Ce décret et le règlement qu'il approuve n'ont donc pu modifier l'art. 103 C. com. ou y faire échec ; ils ont pu suspendre les transports donnant lieu à cette responsabilité, mais ils n'ont pu modifier ni le caractère, ni les conditions de cette responsabilité, pour les transports qui ont été autorisés.

On ne pourrait admettre que l'autorité militaire eût pu régler les conditions d'exécution et de responsabilité des transports commerciaux par chemins de fer, que si elle avait été substituée aux Compagnies et était devenue, elle-même, non pas exploitante au titre commercial, car alors elle aurait été soumise aux mêmes règles de responsabilité que les concessionnaires, mais exploitante en vue de l'exécution d'un service public. Or, comme nous l'avons vu au chapitre III, cette opinion est manifestement erronée.

La conclusion, à laquelle nous aboutissons, n'est donc pas douteuse. Le Ministre de la guerre, le commandant en chef, n'ont pas reçu le pouvoir de régler les conditions de responsabilité des transports commerciaux effectués pendant la durée de la guerre. Ce pouvoir, le règlement sur les transports stratégiques ne le leur a pas donné et ne pouvait pas le leur donner. Ils n'ont donc pu le déléguer aux commissions de réseau, et les clauses d'exonération, inscrites tant dans les autorisations de transport que dans les affiches, n'ont pu produire effet au mépris des dispositions de la loi du 17 mars 1905.

§ 2

Effets en matière de retard.

Mais ces clauses n'ont-elles pu du moins produire certains effets? Faut-il les considérer comme nulles pour le tout?

D'une part, la loi du 17 mars 1903 ne s'applique pas aux clauses d'irresponsabilité pour retard, car cette loi s'est greffée sur l'art. 103 C. com., et le retard est visé à l'article 104 (1). En matière de retard les clauses d'irresponsabilité restent donc licites.

D'autre part, la rédaction des clauses des affiches ou des autorisations de transports, conçue en termes très généraux, visait très certainement toutes les causes de responsabilité, le retard, aussi bien que les pertes et avaries. Ne devons-nous pas dès lors les considérer comme ayant pu produire effet en matière de retard?

La question n'est pas aussi simple que l'on serait tenté de le croire au premier abord. Les clauses dont s'agit, en tant que nous les appliquons au retard, sont en effet absolues, excluent d'une manière complète la responsabilité, et ne sont pas limitées à l'application des délais prévus par certains tarifs spéciaux nommément désignés, mais à tous les délais sans exception, même à ceux prévus par les tarifs généraux.

1. Colin et Capitant, *op. cit.*, p. 573; Lyon-Caen et Renault, t. III, n. 627, 716 *bis*; p. 551, 619; Josserand, *op. cit.*, n. 639, p. 535; Bertin, *La responsabilité du transporteur avant et après le nouvel art. 103 C. com.*, p. 180; Bourcart, *loc. cit.*

Jusqu'à présent on avait bien admis que le voiturier peut stipuler que les retards, pour donner lieu à la responsabilité, devront atteindre une durée déterminée, et la validité de cette dernière clause dans les tarifs homologués avait été reconnue (1). Mais une clause, décidant que le voiturier n'a aucune responsabilité en cas de retard, provoque les mêmes contestations, que la clause excluant d'une manière absolue la responsabilité (2) pour perte et avarie. De même s'il avait été reconnu (3) que la clause d'exonération n'était valable qu'en ce qui concerne les marchandises voyageant à un tarif spécial, demandé par l'expéditeur, et en échange des avantages duquel il avait consenti à diminuer la responsabilité de la compagnie. Mais on décidait par contre que le voiturier, pourvu d'un monopole de fait ou de droit, comme une compagnie de chemin de fer par exemple, ne pouvait, même par une convention, se dégager de sa responsabilité pour les marchandises voyageant au tarif général.

Or, les clauses que nous envisageons ne font aucune distinction entre les tarifs généraux et les tarifs spéciaux, et ne spécifient pas, même implicitement, un délai à partir duquel le retard pourrait donner lieu à responsabilité.

Cette difficulté ne nous paraît cependant pas insurmontable.

Il faut observer, en premier lieu, que, depuis que la loi de 1903 est intervenue, les prescriptions des art. 97 et 104 C. com. n'ont pas un caractère d'ordre public. Le législateur de 1903 a délibérément écarté le retard des hypothèses que prévoyait la nouvelle loi, et laissé subsister sans modification

1. Cass. civ., 15 nov. 1897 (S. 1898. 1. 46).

2. Baudry-Lacantinerie et Wahl, *op. cit.*, n. 2622.

3. Baudry-Lacantinerie et Wahl, *op. cit.*, n. 2621.

l'art. 104 C. com. Il en résulte, à notre avis, que la clause d'exonération pour retard pourra produire un effet plus complet que celui que la jurisprudence admettait, avant la loi de 1903, pour les pertes et avaries.

On objectera cependant, que les obligations, relatives aux délais, sont imposées par les cahiers des charges, annexés aux lois ou décrets de concession et par les tarifs régulièrement homologués. Or, les obligations imposées par les cahiers des charges et par les tarifs doivent être considérées comme ayant un caractère d'ordre public (1). Les premiers constituent la loi organique de l'exploitation; quant aux seconds, la jurisprudence leur a constamment reconnu ce même caractère. Sans doute; mais les stipulations, tant des tarifs spéciaux que des tarifs généraux, en matière de délais se sont trouvées, depuis le début de la guerre jusqu'à l'arrêt du 31 mars 1913, nécessairement abrogées. Sur ce point, on ne peut, du moins, méconnaître les effets de l'art. 19 du règlement sur les transports stratégiques, ou des arrêtés de suspension des transports. Notamment, l'art. 19 spécifie que le ministre de la guerre fixe les lignes et les gares ouvertes au trafic, le nombre maximum des trains, le matériel qui pourra être utilisé.

Les ordres qu'il donne à cet égard, les changements qui peuvent constamment intervenir, apportent, dans l'exploitation commerciale, de constantes modifications et une instabilité qui rendent impossible l'observation des délais réguliers prévus par les tarifs. L'art. 5 de l'arrêt du 2 août 1914

1. Cass., 2 mai 1908 (*Gaz. Pal.*, 1908. 1. 609). Cass., 6 mai 1903 (S. 1903. 1. 421; D. 1904. 1. 238; *Gaz. Pal.*, 1903. 1. 706); Cass., 23 octobre 1912 (*Gaz. Pal.*, 1912. 2. 451); Limoges, 14 juin 1912 (*Droit*, 13 novembre 1912); Trib. civ. Seine, 8 juillet 1909 (*Gaz. Pal.*, 1909. 2. 367).

spécifie d'ailleurs formellement que les délais prévus pour les transports de marchandises cessent d'être obligatoires.

Le caractère d'ordre public des tarifs ne saurait donc être invoqué dans ces circonstances.

Mais les délais étant ainsi suspendus, la clause de non-garantie a-t-elle encore quelque utilité? Là où il n'y a plus de délai, peut-il y avoir encore retard?

Tout contrat de transport suppose « toujours et nécessairement un délai... d'où cette conséquence, que si ce délai n'a pas été stipulé au contrat, il sera celui qu'une convention tacite, l'usage ou les circonstances, auront déterminé (1) » et le principe d'un délai moral obligatoire, en cas de suppression de la rigueur des délais réglementaires, a été consacré par divers arrêts survenus à la suite de la guerre de 1870-1871 (2).

La clause de non-garantie conservait donc son utilité. Elle la conservait d'autant plus, qu'en raison des termes absolus dans lesquels elle était conçue, et de ce fait que l'art. 103 C. com. ne peut plus être considéré comme ayant en matière de retard un caractère d'ordre public, elle fait plus que produire un simple renversement du fardeau de la preuve : elle exonère effectivement de la faute autre que la faute lourde (3). Il ne suffira plus à l'expéditeur de prouver

1. Victor Mittre, *Droit commercial des chemins de fer*, n. 104.

2. Dijon, 16 janvier 1872. *Ann. chemins de fer et tramways*, 1915
1. 232. Cass. req., 24 avril 1872. S. 1873. 1. 82; D. 1873. 5. 83;
Annales des chemins de fer et tramways, 1915, 1. 239.

3. La même conclusion se serait imposée à nous, si nous avions admis la validité des clauses d'exonération en matière de perte et d'avarie. Le chemin de fer n'aurait été responsable que de la faute équipollente au dol, et il aurait appartenu au demandeur en dommages-intérêts d'en faire la preuve.

une faute quelconque du chemin de fer ; il aura à prouver la faute lourde de celui-ci. Cette théorie avait déjà été admise incidemment par un arrêt de la Cour de cassation du 7 juillet 1873 (1), qui a décidé que les clauses de non-garantie de délai peuvent avoir pour effet de mettre le transporteur à l'abri de tout recours (2).

Elle est vraie encore sous le régime des autorisations de transport et sous celui des affiches du mois d'août 1914. Il y a exonération effective, à moins que la preuve d'une faute lourde ne soit administrée par le demandeur en dommages-intérêts.

Sans doute la preuve de cette faute lourde pourra encore être faite par tous les moyens (3), et dès lors tout se ramène à une question d'appréciation. Néanmoins le juge devra se montrer sévère pour l'admettre et sans doute que le seul fait qu'une marchandise ait été conservée longuement, dans les gares ou en route, ne sera pas, comme on l'a prétendu (4), de nature à justifier une condamnation à des dommages-intérêts (5).

1. Cass. civ., 7 juillet 1873. *Annal. Chemins de fer*, 1915. 1. 287.

2. « Attendu, est-il dit, que cette convention (stipulation de dispense de garantie de délais), si elle avait eu pour effet de les (Compagnies de chemins de fer) mettre à l'abri de tout recours pour cause de retard, les laissait assujetties aux obligations dont sont tenus les voituriers, pour la garde et la conservation des choses qui leur sont confiées, et pendant tout le temps qu'elles restent entre leurs mains

3. Bordeaux, 21 février 1895. D. 1898. 2. 91. Lyon-Caen et Renault, III, n. 627 ; Baudry-Lacantinerie et Wahl, *op. cit.* 2629.

4. V. Lamy, *op. cit.*, p. 19.

5. Une dernière difficulté pourrait être soulevée. Elle vise une hypothèse spéciale, qui n'a d'ailleurs pas été envisagée en jurisprudence. Au moment où les clauses d'exonération ont été stipulées,

Nous sommes donc amenés à constater que là où les clauses d'exonération que nous étudions pouvaient produire effet, c'est-à-dire en matière de retard, leur utilité était très restreinte. En matière de perte et d'avarie, au contraire, elles auraient été très efficaces ; mais leur nullité n'est pas douteuse, les textes qui régissent l'organisation militaire des chemins de fer n'ayant pu faire échec à la loi du 17 mars 1905.

Il en résulte, — et c'est paradoxal, — que les Compagnies de chemins de fer ont été, pendant les mois d'août, de septembre et d'octobre 1914, époque à laquelle, en raison de la mobilisation, de la concentration et des transports stratégiques, la perturbation de l'exploitation a été la plus consi-

d'une manière générale, à partir du 20 août, des expéditions faites avant la suspension des transports étaient encore en cours de route. Les Compagnies seraient-elles fondées à opposer aux actions en responsabilité, relatives à ces envois, les clauses des affiches ?

La question, disons-le tout de suite, n'a guère d'intérêt si l'on admet, ainsi que nous l'avons fait, que ces clauses ont été illégales en tant qu'il s'est agi de la responsabilité pour perte ou avarie. En effet pour le retard, les délais pour le transport des marchandises dont s'agit ont été suspendus par les arrêtés des 31 juillet et 2 août 1914. Cependant l'expéditeur pourrait soutenir que le délai moral dont il a été question plus haut s'est trouvé dépassé. Ainsi la difficulté se poserait, comme elle se poserait aussi, plus fréquemment, si l'on admettait la validité des clauses d'exonération pour perte et avarie. La solution ne nous paraît pas douteuse. Il faut appliquer à l'expédition le droit en vigueur au moment où elle a commencé. L'exonération ne pourrait donc être invoquée, le droit commun ayant été seul applicable à ce moment. Au surplus l'Administration de chemins de fer aurait la ressource de plaider qu'elle se trouvait en présence d'un cas de force majeure.

dérable, placées sous un régime plus dur et plus sévère que pendant la période — novembre 1914 à avril 1915, — où, ainsi que nous le verrons au chapitre suivant, elles n'ont plus eu à répondre que de leur faute lourde.

CHAPITRE VI

RÉGIME INSTITUÉ PAR LE DÉCRET DU 29 OCTOBRE 1914 ET LES ARRÊTÉS SUBSÉQUENTS.

Depuis le 1^{er} novembre 1914, le régime juridique des transports par voie ferrée est déterminé par des arrêtés ministériels, intervenus à la suite du décret du 29 octobre 1914. Nous en avons donné l'énumération et indiqué l'économie générale au chapitre II. Nous examinerons à présent leurs difficultés d'application et d'interprétation, ce qui revient à résoudre les questions suivantes :

1^o Le décret du 29 octobre 1914 et les arrêtés pris pour son exécution ont-ils un caractère légal indiscutable ?

2^o Comment ces arrêtés règlent-ils l'incidence de la responsabilité, et à la charge de quelle partie mettent-ils le fardeau de la preuve des faits susceptibles d'engendrer cette responsabilité ou au contraire d'en exonérer le voiturier ?

3^o Enfin, comment doit-on interpréter la distinction entre la faute lourde et la faute légère, et que faut-il entendre par « faute se rattachant à l'état de guerre » ; nous passerons rapidement en revue les décisions de jurisprudence intervenues sur ces points.

Notre plan sera le suivant : nous examinerons en premier

lieu la question de la légalité des textes ; puis nous étudierons successivement le régime institué par chacun des arrêtés.

§ 1

La légalité des arrêtés.

Les arrêtés, dont s'agit, ont été pris par le ministre de la guerre, en exécution du décret du 29 octobre 1914, aux termes de l'article unique duquel « les conditions de délai et de responsabilité, dans lesquelles sont effectués les transports commerciaux (y compris le transport des colis-postaux), autorisés en vertu de l'article 19 du règlement sur les transports stratégiques, sont arrêtées par le ministre de la guerre, pour chaque réseau, sur la proposition de la commission du réseau. »

Ce décret s'appuie sur deux séries de textes.

Ce sont d'abord les articles 1 à 29 de la loi du 3 juillet 1877 sur les réquisitions militaires, la loi du 28 décembre 1888 et notamment l'article 22 (c'est-à-dire, en réalité, l'article 22 de la loi du 13 mars 1875, modifiée par celle du 28 décembre 1888), le règlement sur les transports stratégiques, approuvé par décret du 8 décembre 1913, et notamment l'article 19, aux termes duquel le ministre de la guerre autorise, lorsqu'il le juge utile, la reprise partielle ou totale des transports commerciaux pour les voyageurs et les marchandises ; et enfin l'arrêté ministériel du 31 juillet 1914, portant réquisition de tous les moyens de transport.

Nous avons déjà constaté, que cette législation relative aux réquisitions de chemins de fer n'autorise pas des dérogations au droit commun en matière de responsabilité, et ne donne

pas au Gouvernement, au Ministre de la guerre, ou aux autres autorités militaires, la faculté de suspendre les effets des articles 1784 C. civ. et 103 C. com. Il faudrait, à cet effet, une disposition formelle que nous n'y rencontrons pas.

Aussi ces premiers textes, énumérés par le décret, ne suffiraient pas à lui donner une base légale. Leur indication n'est cependant pas inutile, car ils précisent le but et la portée du pouvoir conféré au Ministre de la guerre.

Le décret se réfère ensuite à la loi du 5 août 1914, relative à la prorogation des échéances des valeurs négociables, et notamment à son article 2, aux termes duquel « pendant la durée de la mobilisation et jusqu'à la cessation des hostilités, le Gouvernement est autorisé à prendre, dans l'intérêt général, par décret en conseil des ministres, toutes les mesures nécessaires pour faciliter l'exécution, ou suspendre les effets, des obligations commerciales ou civiles. »

Si, en réglementant la responsabilité des chemins de fer, le Gouvernement a réellement facilité l'exécution des obligations qui incombaient au transporteur ou en a suspendu les effets, et s'est borné à cela, s'il l'a fait d'autre part dans un but d'intérêt général, nous devons tenir le décret du 29 octobre 1914, comme étant intervenu dans les limites des pouvoirs qui lui avaient été attribués.

Que l'exécution des obligations des chemins de fer ait été facilitée par la réglementation ou la suppression des délais en matière de transports commerciaux et par la modification des règles de responsabilité, il est à peine besoin de l'indiquer. On voit immédiatement que les chemins de fer se sont vus faciliter ainsi l'exécution de leurs obligations particulières, à l'occasion de chaque transport commercial qu'ils ont accepté de faire, ces obligations étant devenues moins difficiles et moins onéreuses pour eux ; qu'ils ont également été

mis à même de mieux remplir leurs obligations générales, comme concessionnaires investis d'un monopole ; le nombre des transports commerciaux autorisés ayant pu être augmenté ; qu'enfin les règles nouvelles ont pu réagir sur les obligations spéciales, dont les réseaux sont tenus en vertu de leur cahier des charges et des lois de 1873 et 1888 en matière de transports militaires.

D'autre part, l'article 2 de la loi du 5 août 1914 permet au Gouvernement de « suspendre » les effets des obligations civiles ou commerciales. Suspendre, c'est d'abord paralyser momentanément les effets des obligations, sans les supprimer, proroger les délais impartis par le droit commun, notamment par la loi du contrat, pour exécuter ces obligations : c'est en ce sens que le Gouvernement a pu, en vertu de la loi du 5 août 1914, proroger les délais de paiement des effets négociables (1), des loyers (2).

Mais suspendre veut dire encore davantage. C'est aussi « arrêter pour quelque temps » (3). Un décret, pris en la forme voulue, peut donc, par application de la loi du 5 août 1914, arrêter temporairement les effets des obligations, empêcher ces effets de se produire, enlever, au titulaire du droit correspondant à l'obligation visée, l'action qui sanctionne ce droit. En ce second sens également, nous rencontrons des applications de la disposition que nous examinons : c'est ainsi que, toujours par décret, le Gouvernement a fait échec aux règles en matière de résiliation des baux ou

1. Décrets des 9 et 29 août 1914 et décrets postérieurs. La loi du 27 janvier 1910, relative à la prorogation des délais de protêts, donnait déjà ce pouvoir au Gouvernement.

2. Décrets des 14 août et 1^{er} septembre 1914.

3. Littré, *Dictionnaire de la langue française*.

à celles du congé au cas de non-paiement des loyers (1), aux règles en matière de saisie-gagerie (2), et a même établi de nouvelles règles de compétence (3).

D'autre part, la loi du 5 août 1914 a une portée générale ; les termes dans lesquels elle est conçue ne permettent pas de lui donner une interprétation restrictive, quant aux obligations qu'elle vise. On ne saurait dire notamment, qu'elle est exclusivement relative à la prorogation des échéances des valeurs négociables (4). Son but a été d'armer le Gouvernement des pouvoirs nécessaires, pour empêcher que le trouble, jeté par la guerre dans les relations juridiques, ne fût pour la nation la cause d'un dommage excessif, et que l'application rigoureuse des règles du droit n'entraînât une perturbation économique, dangereuse à la fois pour la vie sociale et la défense nationale. Rien n'autorise donc à exclure des obligations commerciales visées par l'article 2, celles qui résultent du contrat de transport.

Enfin on ne saurait contester sérieusement (5), que le décret du 29 octobre 1914 ne soit intervenu dans un but d'intérêt général.

La réglementation des conditions de délai et de responsabilité a été faite, non dans l'intérêt exclusif et particulier des Administrations de chemins de fer, encore que celles-ci en aient bénéficié, mais dans l'intérêt de la défense nationale et de la vie économique du pays ; elle a eu pour but de con-

1. Art. 4 du décret du 1^{er} septembre 1914 sur le moratorium des loyers.

2. Art. 5 du même décret.

3. Art. 6 du même décret.

4. *Bulletin des transports*, 1915, p. 31.

5. V. cependant *Bull. des transports*, 1915, pp. 9. 32.

cilier ces deux intérêts, en empêchant que les Compagnies, par souci des conséquences pécuniaires de leur responsabilité, ne fussent amenées, soit à restreindre les extensions du trafic commercial que paraissaient autoriser les circonstances, soit à porter une moindre attention à l'exécution des transports militaires.

La conclusion s'impose : depuis le 5 août 1914, le Gouvernement avait le pouvoir de fixer, par décret, les délais et les règles de responsabilité des transports commerciaux par voie ferrée.

On lui a cependant reproché de l'avoir fait en dehors des conditions prévues par la loi.

L'article 2 de la loi du 5 août 1914 prescrit que les mesures qu'elle autorise seront prises « par décret en conseil des Ministres ». Les arrêtés intervenus seraient donc nuls, parce que, d'abord, il s'agit d'arrêtés, et parce qu'ensuite le Conseil des Ministres n'a pas été appelé à délibérer sur les règles de responsabilité qu'ils fixent. Le Gouvernement ne pouvait se substituer le Ministre de la guerre.

Un doute existerait, et il faudrait soutenir que cette faculté doit être exclue, s'il s'agissait d'une délégation de fonction, à supposer que, constitutionnellement, une telle délégation fut valable (1). Dans ce cas, en effet, le législateur désignant expressément une autorité pour exercer les fonctions, on ne saurait admettre que cette autorité se déchargeât de ce soin sur une autre. Mais en l'espèce il s'agit, à notre avis, non pas d'une délégation de fonctions, mais de l'attribution au

1. Voir Esmein, *Eléments de droit constitutionnel français et comparé*, 5^e édit., t II, p. 616 et s. Pratiquement d'ailleurs, les tribunaux, qui ne peuvent apprécier la constitutionnalité de la loi, du moment que celle-ci est régulière en la forme, seraient obligés de reconnaître des effets juridiques à cette délégation.

Gouvernement, en raison des circonstances, de pouvoirs spéciaux, pour une durée déterminée. Il nous semble que ces pouvoirs peuvent être délégués, dans la forme même où ils doivent être exercés.

Nous ne voyons pas pourquoi cette substitution, alors qu'elle a été opérée par décret en conseil des ministres, ne serait pas valable. La faculté ainsi conférée au Ministre de la guerre est essentiellement révocable, et le pouvoir exécutif garde toute possibilité d'intervenir à tout moment. Cette manière de procéder n'est donc pas irrégulière, et la légalité des arrêtés n'en est pas amoindrie.

Une seconde difficulté est soulevée. Elle ne vise d'ailleurs pas directement le décret du 29 octobre 1914, mais plus spécialement les arrêtés du 1^{er} novembre 1914 et du 7 juin 1915, ce dernier en son article 3. Ces textes exonèrent le transporteur de toute responsabilité dans certaines hypothèses. Or, dit-on, en admettant que le décret du 29 octobre 1914 ait pu autoriser le Ministre de la guerre à « arrêter les conditions de responsabilité » des contrats de transport par chemin de fer, il ne pouvait l'autoriser à supprimer la responsabilité du transporteur, « parce que ce serait encourager le vol ainsi que la négligence des agents, ce qui serait éminemment contraire à l'ordre public » (1). Le Ministre n'aurait pas même pu être autorisé à arrêter des conditions de responsabilité différentes de celles résultant des présomptions impératives de l'article 103 C. com., complété par la loi du 17 mars 1905 ; ni à stipuler des délais différents de ceux prévus par les cahiers des charges (2).

Il est certain qu'une décision réglementaire ne peut déro-

1. *Bull. des transports*, 1915, p. 32.

2. *Bull. des transports*, 1915, p. 10.

ger aux lois existantes, notamment aux lois d'ordre public, et qu'un décret ne peut modifier ou abroger une disposition de loi (1). Il en est différemment cependant, si l'autorité, habile à prendre le décret ou le règlement, y a été autorisée par une loi et que les modifications à apporter à la législation existante sont en germe dans cette loi.

Peu importe alors que les dispositions susceptibles de modification soient d'ordre public. Il suffit que leur abrogation ou la suspension de leurs effets aient été consenties par le législateur, dans un texte dont l'interprétation ne puisse laisser place au doute. La notion d'ordre public est essentiellement relative ; elle est changeante suivant les époques et les circonstances. Elle repose sur l'intérêt général, l'intérêt social, envisagé sous l'un de ses aspects particuliers, tel que la nécessité de défendre les intérêts immédiats des tiers, de garantir les incapables contre les conséquences de leurs actes, de ménager les forces productives de la société (2), etc.

Le caractère d'ordre public ne s'impose donc qu'aux particuliers, non au législateur ; il entraîne, pour les premiers, la prohibition de renoncer au bénéfice de la loi, mais n'empêche pas le second de modifier celle-ci, ou, s'il le juge à propos, d'en suspendre l'application. Les motifs qui ont fait déclarer une loi — d'ordre public — peuvent disparaître, ou encore se trouver annihilés par d'autres motifs plus puissants. Et lorsque le législateur prévoit que de telles circonstances pourront survenir, rien ne l'empêche de confier au pouvoir exécutif le soin de prendre, le moment venu, dans les conditions et dans les limites qu'il fixe, les mesures utiles

1. Planiol, *Tr. de dr. civil*, 4^e édit., t. I, n. 137.

2. Vareilles-Sommières, *Des lois d'ordre public et de la dérogation aux lois*, n. 106 et s., p. 60 et sv.

pour donner satisfaction à des exigences de l'intérêt général, nouvelles et imprévues.

Toute la question se résume dès lors à savoir, si ce pouvoir a été donné effectivement, en ce qui concerne les articles 1784 C. civ. et 103 C. com., soit au Gouvernement, soit au Ministre de la guerre. Les lois sur les réquisitions des voies ferrées ne l'avaient pas fait, mais nous venons de voir qu'il en est différemment de celle du 5 août 1914. Nous sommes donc en droit de considérer comme mal fondée l'objection tirée du caractère d'ordre public de ces articles, et de conclure à la légalité du décret du 29 octobre 1914 et des arrêtés successifs, que le Ministre de la guerre a pris en vue de son application.

Cette légalité n'a d'ailleurs pas été mise en doute par la jurisprudence : à notre connaissance, il n'y a pas eu de décision qui ait, pour ce motif, écarté l'application des textes que nous étudions.

§ 2

L'arrêté du 1^{er} novembre 1914.

Le premier en date de ces arrêtés est celui du 1^{er} novembre 1914. Très bref, il n'en est pas moins celui dont l'interprétation soulève le plus de difficultés. Il est applicable à tous les transports commerciaux, autorisés en vertu de l'article 19 du règlement sur les transports stratégiques approuvé par le décret du 8 décembre 1913, c'est-à-dire, aussi bien aux expéditions faites en vertu d'autorisations spéciales qu'à celles faites en vertu des décisions et affiches, qui ont réglementé la reprise du trafic. Il concerne donc tous les réseaux et toutes les lignes de ces réseaux.

Il régleme la responsabilité résultant des pertes et avaries, et celle qui a pour cause le retard.

Aux termes de l'alinéa 2 de l'article 1^{er}, les réseaux de chemins de fer ne répondent des pertes et avaries, que si celles-ci résultent de fautes lourdes, et encore sont-elles exonérées de toute responsabilité, si la cause de la faute lourde se rattache à l'état de guerre.

Les alinéas 1 et 3 du même article suppriment la responsabilité, soit du fait de la durée des transports commerciaux, soit pour les avaries et déchets qui, en raison de la nature de la marchandise, sont la conséquence de cette durée.

L'exonération est-elle ici absolue et s'étend-elle même à la faute lourde ? La rédaction du texte autorise à le penser, car la réserve de la faute lourde, inscrite à l'alinéa second n'est pas reproduite dans les deux autres.

Bien plus l'alinéa 3 est explicite à cet égard, en ce qui concerne les avaries et déchets qui sont la conséquence de la durée des transports. L'autorité qui a pris l'arrêté a voulu que les Administrations de chemins de fer ne pussent être inquiétées en aucune manière au sujet de la durée des transports, et que la satisfaction à donner aux besoins commerciaux ne devint, à aucun moment, une entrave ou un obstacle à l'exécution des transports militaires. De là cette exonération totale de responsabilité, plus favorable encore aux réseaux, que la suppression des délais par l'arrêté de suspension des transports du 2 août 1914 ; car ce dernier laissait subsister l'obligation d'acheminer les marchandises, acceptées au transport, dans le délai, dit délai normal — que les circonstances justifiaient et dont, avec le nouveau texte, il ne peut plus être question.

Nous ferons cependant exception à la règle d'irresponsabilité ainsi posée, au cas de dol ; pour exonérer les adminis-

trations de chemins de fer des conséquences de leur dol; il faudrait un texte absolument formel, dont le principe prêterait, singulièrement d'ailleurs, à la critique. Quant à l'exonération au cas de faute lourde, encore qu'elle soit contraire aux traditions de notre droit (1), elle se conçoit mieux; cette faute lourde ne comportant pas un élément intentionnel (2).

L'ensemble des dispositions de l'arrêté du 1^{er} novembre 1914 révèle l'intention d'affranchir les Compagnies de la présomption, que l'inexécution ou le retard dans l'exécution leur sont imputables. Il y a, au contraire, présomption de force majeure, résultant des circonstances créées par l'état de la guerre, présomption qui est irréfragable au cas de retard, qui ne disparaît, au cas d'avarie ou de perte, que lorsque l'expéditeur impute au chemin de fer une faute lourde, réserve faite pour l'hypothèse où l'avarie ou la perte tient à la combinaison des deux facteurs, nature de la marchandise et durée du transport.

Suffira-t-il, cependant, à l'expéditeur ou au destinataire, lésés par une avarie, d'accuser de faute lourde le service du chemin de fer, ou bien devra-t-il prouver son allégation ?

En d'autres termes, y a-t-il, par rapport au droit commun, interversion de l'ordre de la preuve, celle-ci incombant exceptionnellement non au débiteur qui se prétend libéré, mais au créancier qui poursuit l'exécution de l'obligation ?

La question est délicate : la solution affirmative est généralement adoptée par la jurisprudence. La plupart des cours d'appel et des tribunaux de commerce ont jugé que l'arrêté

1. Cfr. Sourdat, *Tr. de la responsabilité*, 5^e édit., t. I, n. 662, p. 756 et 757.

2. Voir sur ce point : Sainctelette, *De la responsabilité et de la garantie*, p. 20 à 22; cet auteur repousse l'assimilation entre la faute lourde et le dol.

ministériel du 1^{er} novembre 1914 oblige le demandeur à prouver la faute lourde de la Compagnie (1).

Mais, cette faute lourde une fois établie, la responsabilité de la Compagnie ne peut être écartée que par la preuve, qui lui incombe, que la cause de la faute lourde se rattache à l'état de guerre (2).

Plusieurs tribunaux de commerce ont cependant admis la solution contraire, estimant que l'arrêté ministériel du 1^{er} novembre 1914 n'a pas modifié les règles du droit commun, en ce qui concerne le fardeau de la preuve, qui reste toujours à la charge de la Compagnie (3).

Dans le même sens, il a été jugé (4) que, en cas de perte,

1. Paris, 18 octobre 1915, *Bull. ann. des chemins de fer*, 1915. 2. 236 ; Nîmes, 22 juillet 1915 (3 espèces). *Bull. ann. des chemins de fer*, 1916. 2. 30 ; Agen, 28 juillet 1915, *Bull. ann. des chemins de fer*, 1915. 2. 228 ; Montpellier, 16 décembre 1915, *Bull. ann. des chemins de fer*, 1916. 2. 50 ; Trib. com. Perpignan, 19 mars 1915, *Bull. ann. des chemins de fer*, 1916. 2. 16 ; Trib. civ. Ruffec, 22 septembre 1915, *Bull. ann. des chemins de fer*, 1916. 2. 40 ; Trib. civ. Carpentras, 13 octobre 1915, *Bull. ann. des chemins de fer*, 1916. 2. 42 ; Trib. civ. Seine, 15 janvier 1916 ; *Bull. ann. des chemins de fer*, 1916. 2. 60 ; Trib. com. Clermont, 26 mars 1915 ; *Bull. ann. des chemins de fer*, 1915. 2. 213.

2. Trib. Seine (commerce), 23 mars 1915 ; *Bull. ann. des chemins de fer*, 1915. 2. 211 ; Agen, 20 juillet 1915 ; *Bull. ann. des chemins de fer*, 1915. 2. 225 ; Trib. com. Nîmes, 21 juillet 1915 ; *Bull. ann. des chemins de fer*, 1915. 2. 226 ; Pau, 18 octobre 1915 ; *Bull. ann. des chemins de fer*, 1915. 2. 236.

3. Trib. com. Seine, 23 mars 1915 ; *Bull. ann. des chemins de fer*, 1915. 2. 211 ; Trib. comm. Nancy, 6 septembre 1915 ; *Bull. ann. des chemins de fer*, 1916. 2. 38 ; Trib. com. Seine, 4 janvier 1916 ; *Bull. ann. des chemins de fer*, 1916. 2. 58.

4. Trib. civ. Carpentras, 13 octobre 1915 ; *Bull. ann. des chemins de fer*, 1916. 2. 42.

ce n'est point au demandeur à prouver la faute lourde, celle-ci découlant *ipso facto* de la perte des marchandises.

D'après cette seconde opinion (1), les règles posées par l'arrêt du 1^{er} novembre 1914 sont de nature exceptionnelle, et doivent dès lors être interprétées restrictivement. Or ce texte n'apporte de dérogation au droit commun, qu'en ce qui concerne la nature des fautes qui entraînent la responsabilité des Compagnies, et non quant aux règles de preuve. C'est donc que, sur ce point, les principes généraux restent applicables, et que la preuve d'une infraction aux conditions du transport, dans les limites où elle est admise, doit être administrée conformément au droit commun ; il appartient au voiturier de prouver que les pertes ou avaries des marchandises ne lui sont pas imputables, l'expéditeur n'a rien d'autre à prouver que l'inexécution du contrat. Admettre le contraire serait aboutir à décider que, sous l'empire de l'arrêt du 1^{er} novembre 1914, la responsabilité des Compagnies de chemins de fer a cessé d'être contractuelle pour devenir quasi-délictuelle.

Cette argumentation puise d'ailleurs une certaine force dans diverses lettres du Ministre de la guerre ou du Ministre des Travaux publics, d'après lesquelles l'arrêt du 1^{er} novembre 1914 aurait eu pour objet, sans doute de dégager les chemins de fer des fautes légères et des fautes très légères qu'ils peuvent commettre dans l'exécution des transports commerciaux, mais aussi de leur laisser la responsabilité des fautes lourdes, sans rien changer aux règles ordinaires relatives à la preuve ; celle-ci restant toujours à la charge du transporteur, qu'il y ait eu faute lourde, légère,

1. Note sous Montpellier, 16 décembre 1915. *Gaz. Trib.* 14 février 1916.

très légère ou même qu'il n'y ait pas eu de faute du tout, l'intéressé pourrait toujours accuser de faute lourde le service du chemin de fer, et il appartiendrait à celui-ci de démontrer, soit qu'il n'y a pas eu de faute lourde de sa part, soit que la faute commise était la conséquence de l'état de guerre (1).

Malgré l'autorité donnée par ces documents au second système que nous venons d'exposer, nous croyons préférable celui auquel se sont ralliés les cours d'appel et la majorité des tribunaux.

D'une part, l'interprétation que les différents départements ministériels ont donné à l'arrêté ne saurait lier les juges, cela d'autant moins que le Ministre de la guerre avait la faculté, dont il pas n'a usé, de préciser, par un arrêté modificatif, le texte original, dès le moment où l'interprétation que les Administrations de chemins de fer entendaient y donner a été connue. D'autre part, il faut considérer l'arrêté du 1^{er} novembre 1914 comme se suffisant à lui-même, et entraînant par suite, dans son interprétation et son application, toutes les conséquences nécessaires pour qu'il puisse produire les effets en vue desquels il est intervenu. Un texte de

1. Le 13 novembre 1914, le Ministre de la guerre écrivait au Président de l'Office des transports des chambres de commerce du Centre-Ouest à Limoges : « J'ai l'honneur de vous faire remarquer que l'arrêté du 1^{er} novembre n'a pas innové, en ce qui concerne l'obligation de la preuve, qui reste par suite toujours à la charge du transporteur ».

Lettre du Ministre des Travaux publics au président de la Chambre de Narbonne : « Mon administration a toujours considéré que la perte ou l'avarie de colis, ne présentant pas de vice propre, suffisait à permettre au destinataire d'accuser de faute lourde le service du chemin de fer, et qu'il appartenait alors à ce dernier de démontrer, soit qu'il n'y avait pas eu faute lourde, soit que la faute commise était la conséquence de l'état de guerre. »

loi ou un texte réglementaire doivent, comme une convention, être interprétés, dans le sens où ils sont susceptibles de produire quelque effet ; on doit les interpréter aussi, conformément au but qui leur est assigné et aux motifs qui les ont fait prendre. Or une interprétation aussi étroite, que celle qui est proposée, irait à l'encontre de cette double règle. La limitation de la responsabilité à la faute lourde, au cas d'avarie et de perte, serait en effet absolument vaine, si l'Administration de chemins de fer devait prouver l'absence de faute. Il serait, dans ce cas, pour elle, plus simple, sinon plus avantageux, de s'en tenir au droit commun et de plaider la force majeure ou le cas fortuit, plutôt que d'essayer de faire une preuve négative.

Au surplus la question ne nous paraît avoir qu'une portée pratique assez restreinte. Selon l'expression du rédacteur du *Bulletin annoté des chemins de fer* (1), la controverse, sur le point de savoir si la preuve de la faute lourde incombe au demandeur ou au défendeur, est stérile, car il suffit que le juge déclare en fait si les éléments de la faute lourde se rencontrent dans la cause ou y font défaut. Il s'agit ici de la preuve de faits purs et simples, et cette preuve peut être administrée par tous les moyens. En effet, bien que l'article 97 C. com. exige que la force majeure soit légalement constatée (2), on admet communément que la preuve peut en être fournie, non seulement par des procès-verbaux réguliers, rédigés au moment et sur le lieu de l'accident (3), mais

1. *Bull. ann. des transports*, 1815. 2. 201.

2. Cet article ne serait en tous cas applicable qu'au commissionnaire de transport seul, mais non au voiturier. Cass. 5 mai 1858 (S. 1858. 1. 212).

3. Colmar, 6 janvier 1915 ; Dalloz, J. G., v^o Commissionnaire, n^o 374.

par *tous moyens de preuve* (1), sans qu'il y ait lieu de distinguer entre le retard, la perte ou l'avarie (2).

Il s'agit, dans cette hypothèse, de la preuve de faits purs et simples ; les présomptions de l'homme peuvent donc suffire pour déterminer la solution de l'affaire (C. com. 109 et C. civ. 1353 combinés) ; les circonstances de la cause peuvent fournir les présomptions qui vont servir de preuve (3).

On peut même estimer que la jurisprudence, intervenue jusqu'à présent, pour apprécier la faute lourde, seule imputable au chemin de fer, s'est contentée trop souvent de présomptions auxquelles manquent les caractères de précision, gravité et concordance exigés par l'art. 1353 C. civ. Les décisions ne contiennent parfois que de simples affirmations.

Ainsi par exemple, s'agissant d'avaries causées par la mouille, la Cour d'Agen (4) estime qu'il y a faute lourde, s'il y a eu emploi d'une bâche percée, insuffisante pour protéger une marchandise, des balles de foin, particulièrement susceptible d'être détériorée par la pluie en cours de route ; qu'il y a faute lourde encore si, le colis étant demeuré exposé sur le quai de la gare aux intempéries pendant deux mois d'hiver, la paille d'emballage s'est pourrie et, par un contact prolongé, a contaminé le contenu (5).

1. Cass. civ. 5 mai 1858 (D. 1858. 1. 212). Cass. 23 août 1858 (S. 1860. 1. 384. D. 1858. 1. 359). Baudry-Lacanterie et Wahl, n. 2523 ; Lyon-Caen et Renault, III, n. 603.

2. Féraud-Giraud, t. II, n. 864. V. *contra* Bédarride, t. II, n. 543.

3. Cfr. Bourcard, note sous Trib. de paix de Saint-Vivien, 15 mai 1907. S. 1908. 2. 145.

4. Agen, 20 juillet 1915 ; *Bull. ann. des chemins de fer*, 1915. 2. 225.

5. Agen, 28 juillet 1915 ; *Bull. ann. des chemins de fer*, 1915. 2. 228.

Par contre la Cour de Montpellier (1) admet qu'il n'y a pas faute lourde, si la mouille provient exclusivement de l'état défectueux du wagon ou de la toiture du quai.

Trois jugements de tribunaux de commerce (2) affirment qu'il y a faute lourde lorsque la perte est le résultat d'une soustraction, qui n'a pu avoir pour cause qu'un défaut de surveillance, imputable aux seuls agents de la Compagnie.

Mais dans les motifs de ces différentes espèces, les tribunaux négligent d'indiquer sur quels éléments de fait ils basent leur opinion; dans les deux premières même, ils se contentent d'affirmer que la perte ne peut s'expliquer que par un vol. Simplifiant davantage encore, le Tribunal civil de Carpentras (3) affirme qu'il y a faute lourde par cela seul qu'il y a perte du colis.

Sans doute le voiturier, restant dépositaire des marchandises jusqu'à la livraison, a l'obligation de veiller à la conservation de la chose reçue, jusqu'à la réception par le destinataire des objets transportés (4). D'autre part, dès que la chose a été valablement remise au chemin de fer, celui-ci répond, non seulement du fait de ses préposés, mais aussi du fait de tous ceux qui pénètrent dans ses magasins et même des voyageurs qu'il transporte (5).

1. Montpellier, 16 décembre 1915; *Bull. ann. des chemins de fer*, 1916. 2. 50.

2. Trib. com. Perpignan, 12 mars 1915; *Bull. ann. des chemins de fer*, 1915. 2. 209. Trib. com. Périgueux, 28 mars 1915; *Bull. ann. des chemins de fer*, 1915. 2. 215. Trib. com. Nîmes, 21 juillet 1915; *Bull. ann. des chemins de fer*, 1915. 2. 226.

3. Trib. civ. Carpentras, 13 octobre 1915; *Bull. ann. des chemins de fer*, 1916. 2. 42.

4. Dalloz. *Rép. prat.* V^o Commissionnaire de transport-voiturier, n. 88.

5. *Ibid.*, n. 48.

Aussi la plupart des auteurs considèrent comme certaine la responsabilité du voiturier au cas de vol ordinaire : cela résulte du rapprochement de l'art. 1784 C. civ., qui applique au voiturier la responsabilité de l'aubergiste, avec l'art. 1933 C. civ., lequel rend l'aubergiste responsable du vol simple. Le voiturier ne pourrait même être admis à prouver que le vol simple était, en fait, le résultat d'une force majeure.

Cependant, du moment où une distinction est établie entre la faute lourde et la faute légère, la responsabilité subsistant au cas de la première, on ne peut considérer toute soustraction, toute disparition de marchandises, comme étant imputable au chemin de fer ; il faut qu'elles se soient produites dans des conditions, qui supposent une négligence grave ou dépendent du trouble résultant des transports de guerre et de la militarisation des réseaux.

Deux des espèces que nous venons d'étudier étaient défavorables aux réseaux : il s'agissait de la perte totale de ballots de toile. Mais dans les deux autres cas, où les procès portaient respectivement sur un manquant partiel dans une expédition de volailles et sur le coulage d'un fût de vin, d'autres hypothèses que la soustraction pouvaient être envisagées.

En matière d'avaries causées par des chocs, il y a, d'après la Cour d'Agen (1), faute lourde si, l'emballage étant en bon état, la casse n'a pu se produire que par des chocs violents au cours de la manutention des cadres ou du tamponnement des wagons. Le Tribunal civil de Ruffec (2) admet, que le seul fait d'un choc en cours de route suppose la faute

1. Agen, 28 juillet 1915 ; *Bull. ann. des chemins de fer*, 1915. 2. 228.

2. Trib. civ. Ruffec, 23 septembre 1915 ; *Bull. ann. des chemins de fer*, 1916. 2. 40.

lourde. Dans ces espèces également, l'imputation d'un fait précis fait défaut.

Nous estimons plus satisfaisante la décision du Tribunal de commerce de Nancy (1), reconnaissant qu'il y a faute lourde, si les marchandises, des tissus, ont été avariées par des acides, de l'eau de Javel, dont les récipients n'avaient pas été conditionnés selon les prescriptions du règlement du 12 novembre 1897. En effet, la nature de la faute et les circonstances dont elle résulte sont précisées d'une manière suffisante (2).

Deux-arrêts de la Cour de Montpellier (3) indiquent exactement le devoir des juges et les points sur lesquels doit porter leur examen. Ils font observer qu'il ne suffit pas que les experts fassent des hypothèses qui peuvent être vraisemblables et rattachent les avaries à un choc violent et

1. Trib. com. Nancy, 6 septembre 1915; *Bull. ann. des chemins de fer*, 1916. 2. 38.

2. Signalons encore les deux décisions suivantes :

La Cour de Montpellier, 16 décembre 1915 (*Bull. ann. des chemins de fer*, 1916. 2. 50), ne voit pas de faute lourde dans le fait que la Compagnie n'aurait pas mis à la disposition de l'expert le wagon contenant la marchandise, pour lui permettre de faire toutes vérifications utiles; alors que les règlements n'obligeaient pas à différer le déchargement et que la compagnie ne pouvait prévoir une réclamation.

Citons encore: Trib. com. Perpignan, 19 mars 1915 (*Bull. ann. des chemins de fer*, 1916. 2. 16) qui admet qu'il y a faute lourde, lorsque la Compagnie refuse catégoriquement des réserves, sous prétexte qu'elle est dégagée de toute responsabilité par l'arrêt du 1^{er} novembre 1914, alors que ces réserves ne visaient que des fautes reconnues par les deux parties et n'entraînaient nullement pour la compagnie la reconnaissance d'un tort quelconque.

3. Montpellier, 16 décembre et 23 déc. 1915; *Bull. ann. des chemins de fer*, 1916. 2. 45 et 1915. 2. 215.

normal subi par le wagon ; que ces avaries peuvent provenir de causes différentes, qu'un choc n'implique pas nécessairement l'existence d'une faute et résulte souvent d'une circonstance fortuite et impérieuse.

C'est ainsi en effet que cette question de preuve doit être envisagée. Sous le régime de l'arrêté du 1^{er} novembre 1914 la responsabilité n'existe, que si une faute est démontrée et si cette faute est lourde. Sans doute la preuve par présomption est admise. Il ne suffit cependant pas d'alléguer des faits quelconques ; il faut préciser ces faits et montrer que ce sont bien eux qui selon toute vraisemblance ont été la cause de l'avarie ou de la perte. On ne pourra certes pas arriver à une appréciation fixe, uniforme ; celle-ci dépendra nécessairement du moment où l'expédition a été faite, des lignes qu'elle a empruntées, de la nature des marchandises transportées ; mais encore est-il, que, dans chaque cas, le caractère de gravité attribué à la faute devra être précisé d'après des éléments de fait ayant une suffisante certitude.

Demandons-nous à présent ce qu'il faut entendre par faute lourde « dont la cause se rattache à l'état de guerre ».

Il s'agit évidemment ici des fautes dont l'explication se trouve, non dans cette négligence extrême, ce défaut d'attention, qui devient un défaut de bonne foi (1), mais dans l'ensemble des circonstances exceptionnelles nées de la guerre, et qui, sans être insurmontables et sans faire disparaître la négligence, atténuent cependant celle-ci, l'excusent en quelque sorte et font qu'elle cesse d'être un manquement à la bonne foi qui doit présider à l'exécution du contrat.

Des manœuvres trop rapides ou opérées suivant un procédé défectueux, l'emploi d'un matériel non approprié au trans-

1. Sourdat, *Tr. de la responsabilité*, 5^e édit., t. I, n. 662, p. 757.

port, le défaut de soins tenant à la réduction du personnel, de son emploi à d'autres travaux plus urgents, voilà autant de faits, qui peuvent résulter de l'encombrement des voies ferrées, de la perturbation des services, des exigences diverses qu'imposent les transports de troupes et de matériel de guerre.

Ce n'est pas la force majeure, du moins dans son sens habituel, car le caractère incoercible, insurmontable, n'existe pas : mais, sans les contingences de la guerre, il n'y aurait pas eu faute.

Alors qu'en matière de faute lourde, la preuve est à la charge de l'expéditeur, ici elle sera à la charge des compagnies ; il ne leur suffirait pas de produire à cet égard des allégations. Elles auront à prouver pour les lignes intéressées au transport litigieux, et au moment de ce transport, l'intensité du trafic militaire et les troubles qui en sont dérivés. En décidant que la cause de l'avarie ne se rattache pas à l'état de guerre, lorsque, sur la ligne utilisée pour les marchandises du procès, la Compagnie n'a pas eu un seul train à fournir pour le transport de troupes, de matériel ou de ravitaillement, qu'il y a eu seulement réduction du nombre des trains sur le réseau, que le personnel des trains maintenus a toujours été au complet et que ces trains ont circulé normalement, le tribunal de commerce de Périgueux (1) nous semble indiquer, avec précision, les divers éléments de la preuve que doit fournir l'administration de chemin de fer défenderesse.

Lorsqu'il s'agit d'apprécier ainsi la faute lourde, ou la relation de cause à effet entre cette faute et l'état de guerre,

1. Trib. com. Périgueux, 28 mars 1915 ; *Bull. ann. des chemins de fer*, 1915. 2. 215.

le juge du fait décide-t-il souverainement, ou bien la Cour de cassation pourra-t-elle exercer son contrôle ?

Nous inclinons assez volontiers vers cette seconde opinion. Etant donné que l'arrêté établit une distinction entre la faute lourde et la faute légère, faisant produire à la première des effets que ne comporte plus la seconde, qu'il exclut en outre toute responsabilité pour retard et pour les conséquences du retard, la Cour de cassation exigera vraisemblablement du juge du fait, conformément à ses arrêts des 22 et 23 août 1913 (1), et sans lui dénier, en principe, le droit d'apprécier souverainement la gravité de la faute, qu'il ne s'en tienne pas à une simple affirmation, mais qu'il précise les circonstances particulières qui ont déterminé son opinion. Ce contrôle ne sera pas superflu, puisque, ainsi que nous l'avons montré, les tribunaux et même les Cours d'appel inclinent à admettre la faute lourde, dans des circonstances où la faute ne paraît pas d'une gravité suffisante pour comporter cette qualification (2).

Le contrôle de la Cour de cassation, « exercé de haut et de loin se trouve être la véritable sauvegarde contre l'arbitraire qui pourrait se rencontrer dans les décisions d'une justice, rendue parfois trop près des intérêts qu'elle est chargée de régler » (3).

1. Cfr. la note au *Bulletin annoté des chemins de fer*, 1916. 2. 15.

2. D. 1913. 1. 541. Ces arrêts sont intervenus à propos de l'application de l'art. 41 de la convention internationale de Berne.

3. Crépon, *Traité du pourvoi en cassation*, t. III, n. 1144. Rapprocher la note de M. Appert au Sirey, 1911. 1. 217.

§ 3

Arrêté du 1^{er} décembre 1914.

Cet arrêté, applicable seulement sur les réseaux de l'Etat, du P.-L.-M., de l'Orléans et du Midi, autorise les expéditeurs, par dérogation à l'arrêté du 1^{er} novembre 1914, à placer, sous le régime du droit commun en matière de responsabilité, les transports n'empruntant que ces réseaux. Mais l'application de ce droit commun est subordonnée au paiement d'une prime spéciale d'assurance. Si celle-ci est acquittée, les Compagnies renoncent à se prévaloir du régime fixé par l'arrêté du 1^{er} novembre 1914, sauf toutefois pour le retard et ses conséquences.

Ainsi, en ce qui concerne les expéditions faites sous ce régime d'assurances :

L'irresponsabilité des Administrations de chemins de fer pour cause de retard reste entière ; ni les délais prévus par les cahiers des charges et les tarifs, ni le délai normal résultant des circonstances ne sont obligatoires ; l'arrêté lui-même ne fixe d'ailleurs pas de délais ;

L'irresponsabilité subsiste aussi en ce qui concerne les avaries et déchets qui, en raison de la nature de la marchandise, sont la conséquence de la durée du transport ;

Au contraire, en matière de pertes et d'avaries, la responsabilité est entière, même au cas de faute légère et sans qu'il suffise au chemin de fer, pour s'en exonérer, d'alléguer que la cause en peut être rattachée à l'état de guerre ; seules les causes normales d'exonération, notamment la force majeure et le cas fortuit, pourront le libérer ;

Enfin, la preuve du fait, justifiant l'exonération, incombe au

voiturier. Il lui appartiendra donc de prouver que la perte, le déchet ou l'avarie sont dus soit à la force majeure, soit, en raison de la nature de la marchandise, à la durée du transport.

§ 4

Arrêté du 31 mars 1915.

Cet arrêté, signé des ministres de la guerre et des travaux publics, et dont nous avons analysé au chapitre III l'économie générale, réalise, par rapport à celui du 1^{er} novembre, d'importantes améliorations à l'avantage du commerce et du public. Il revient sensiblement au droit commun en matière de responsabilité, dont d'ailleurs, en son article 1^{er}, il rétablit formellement l'application : « Les transports commerciaux par chemins de fer sont exécutés suivant les lois, règlements et tarifs existants, sous la seule réserve des modifications édictées ci-après en vertu du décret du 29 octobre 1914 ».

Ainsi le nouvel arrêté fait cesser le régime exceptionnel créé par celui du 1^{er} novembre 1914; il revient au régime du droit commun, sous réserve de quelques atténuations imposées par les circonstances. Il faudra dès lors en interpréter restrictivement les dispositions.

Responsabilité pour le retard. — Les délais de transport sont fixés par l'article 2. Il en résulte qu'à l'encontre du régime établi par l'arrêté du 1^{er} novembre 1914, la responsabilité pour retard est rétablie.

En cas de retard, le chemin de fer est responsable du préjudice justifié, qui serait occasionné par l'inobservation des délais indiqués à l'article 2, à moins *qu'il ne prouve que*

le retard est dû à des difficultés de circulation ou de livraison qui seraient la conséquence de l'état de guerre.

Cette disposition, qui substitue au régime de l'irresponsabilité absolue celui de la responsabilité limitée, constitue une amélioration considérable sur la situation antérieure, en même temps qu'elle réalise une importante étape dans la voie du retour au droit commun des transports, déterminé, en cas de retard, par l'article 104 du Code de commerce.

En ce qui concerne le factage et le camionnage à l'arrivée, le chemin de fer n'encourt aucune responsabilité pour retard, pourvu qu'il ait avisé le destinataire de l'arrivée de l'expédition et de l'impossibilité de la livraison à domicile, dans les délais fixés par l'article 2. Cette non-responsabilité s'explique par les difficultés actuelles des services de factage et de camionnage.

Responsabilité pour les pertes ou avaries. — Sur ce point également, le nouvel arrêté réalise une amélioration très importante par rapport à celui du 1^{er} novembre 1914.

Dans le régime institué par ce dernier arrêté en effet, la responsabilité du chemin de fer était exceptionnelle et ne pouvait être mise en cause qu'en cas de faute lourde ne résultant pas de l'état de guerre ; de plus c'était au destinataire qu'il appartenait d'établir la preuve de la faute lourde.

Avec l'arrêté du 31 mars 1915, la *responsabilité* du chemin de fer *est la règle*, tout comme en droit commun (article 1784 du Code civil et 103 du Code de commerce). L'irresponsabilité *qui est exceptionnelle*, n'existe que dans des cas limitativement énumérés, et c'est alors au chemin de fer qu'il appartient, conformément au droit commun (article 1315 du Code civil), d'établir l'existence de la cause de non-responsabilité qu'il invoque.

Hors les cas de vice propre et de force majeure, qui, bien

entendu, constituent, comme avant la guerre, des causes d'exonération de la responsabilité du voiturier, le chemin de fer est en effet responsable de toute perte ou avarie, sous les seules réserves ci-après :

1° Il ne répond pas des pertes ou avaries, dans les cas où il établirait que la cause de ces pertes ou avaries est une conséquence de l'état de guerre ;

2° Il ne répond pas des avaries et des déchets qui, à raison de la nature de la marchandise, seraient la conséquence de la durée du transport, lorsque la marchandise a été livrée dans les délais ci-dessus fixés.

La distinction entre la faute lourde et la faute légère a donc disparu. La Compagnie de chemins de fer est tenue de toutes ses fautes, aussi bien en cas de retard que d'avarie ou de perte ; pour parler plus exactement l'art. 1147 C. civ. reçoit de nouveau son plein effet, en ce qui concerne les transports par chemins de fer. Mais les retards, dus à des difficultés de circulation ou de livraison qui seraient la conséquence de l'état de guerre, les pertes et avaries dont la cause serait également une conséquence de l'état de guerre ne sont pas susceptibles d'engager la responsabilité des transporteurs.

Ainsi est créée une cause d'exonération, tout à fait analogue à celle que nous avons rencontrée à propos de l'arrêté du 1^{er} novembre 1914. Il n'y a cependant pas identité de rédaction. Alors que, dans le régime de l'arrêté du 1^{er} novembre 1914, il suffit de rattacher la cause de la faute lourde à l'état de guerre ; dans celui de l'arrêté du 31 mars 1915, la perte ou l'avarie devra être une conséquence de l'état de guerre. La notion de faute n'intervient plus ; il ne s'agit plus d'une simple excuse à la négligence ou à l'incurie des agents des compagnies. Il faut que l'état de guerre, par

l'une de ses manifestations, ait provoqué la perte ou l'avarie.

Dans ces conditions, nous croyons qu'il faut voir dans la disposition dont s'agit une extension de l'art. 1148 C. civ., en ce qui concerne les transports effectués sous l'empire du nouvel arrêté. La notion de force majeure est, pour cette hypothèse spéciale, précisée sur un point : l'état de guerre, indépendamment des faits de guerre, peut le constituer ; il suffira que le trouble apporté à l'exploitation commerciale, par suite des difficultés de circulation, de l'absence de matériel, de personnel, etc. soit de nature à expliquer le retard, la perte ou l'avarie.

Ainsi est créée, en faveur du transporteur, une présomption de force majeure, née des répercussions que l'état de guerre exerce sur le trafic commercial.

L'existence des faits dont peut résulter cette présomption doit, conformément au droit commun, être prouvée par l'administration de chemins de fer. Cette dernière, une fois la preuve faite, sera tenue pour libérée. Si le demandeur en dommages-intérêts soutient que le retard, l'avarie ou la perte proviennent de causes différentes, ce sera alors à lui d'administrer la preuve de son assertion.

Enfin le système d'assurance, institué par l'arrêté du 1^{er} décembre 1914, est maintenu. Le versement de la prime a pour effet de replacer les compagnies sous le régime du droit commun, en ce qui concerne les avaries et les pertes ; il leur appartiendra donc, pour être exonérées de leur responsabilité, de prouver la force majeure, selon les termes du droit commun. Il ne leur suffira pas de prouver que la cause de ces pertes et avaries est une conséquence de l'état de guerre.

L'assurance ne produit toutefois pas d'effets, en ce qui concerne les délais de transport, le retard et les déchets pu

avaries qui, en raison de la nature de la marchandise, seraient la conséquence du retard (1).

§ 3

Arrêté du 7 juin 1915.

Cet arrêté, par son article 1^{er}, étend aux lignes des réseaux du Nord et de l'Est, ouvertes au trafic commercial, et à celles du Nord, énumérées au texte, les dispositions de celui du 31 mars 1913.

Nous pouvons donc renvoyer à ce dernier arrêté et aux observations que nous avons présentées à son sujet.

Quant aux lignes de l'Est, non ouvertes au trafic commercial, et à celles du Nord, non énumérées à l'article 1^{er}, l'article 3 décide que les expéditions qui y sont effectuées, en vertu d'autorisations spéciales, « continuent à être transportées... sans conditions de délai et sans responsabilité d'aucune sorte. » Cette formule est à peu près la reproduction des clauses d'exonération des affiches. Elle diffère par contre de celle de l'article 1^{er} de l'arrêté du 1^{er} novembre 1914, qui ainsi que nous l'avons expliqué, était applicable à tous les réseaux et à toutes les lignes, et par conséquent à celles du Nord et de l'Est maintenues sous un régime spécial.

1. La *Gazette des Tribunaux* du 26 février 1916 donne comme application de l'arrêté du 31 mars 1913 un jugement du trib. comm. de Nice du 21 janvier 1916 (V. la note). Il y a là une erreur flagrante. D'après le dispositif même du jugement, l'expédition avait été faite le 21 mars 1913 ; l'arrêté du 31 mars 1915, qui n'est d'ailleurs entré en vigueur que le 6 avril 1915, ne pouvait donc régir ce transport. Au surplus le jugement ne fait mention que de l'arrêté du 1^{er} novembre 1914.

Aussi, malgré l'emploi dans l'art. 3 du mot « continuent », nous estimons que le texte crée un régime nouveau, se caractérisant par l'exonération complète, non seulement au cas de retard, mais également au cas de perte et avarie, même pour faute lourde, et à la seule exception du dol. L'art. 2 du même arrêté répète en effet la même formule, et les deux dispositions spécifient que les frais spéciaux de surveillance et de manutention qu'elles imposent ne seront pas perçus pour les marchandises voyageant ainsi sur les lignes réservées, ce qui ne se comprendrait pas si l'exonération n'était pas complète.

Ainsi il faut conclure à l'irresponsabilité absolue des réseaux du Nord et de l'Est pour les transports effectués sur les lignes réservées.

CONCLUSIONS.

Les difficultés soulevées par la question de la responsabilité des Administrations de chemins de fer, pour les transports commerciaux effectués depuis leur militarisation, ne paraissent pas avoir été envisagées, ni même soupçonnées, avant la guerre. Ni les lois sur les réquisitions des chemins de fer, ni le règlement sur les transports stratégiques ne contiennent de dispositions particulières sur ce point : aussi avons-nous dû admettre que jusqu'au moment où est intervenu le décret du 29 octobre 1914, le droit commun seul pouvait être appliqué. D'où cette conséquence, que c'est pendant la période où des règles dérogatoires auraient été le mieux justifiées, qu'elles ont fait défaut ; et que, lorsqu'elles ont été fixées, l'exploitation des voies ferrées tendait déjà à redevenir normale. Les commissions de réseau ont cru, pendant cette première période, devoir recourir à un moyen de fortune, l'insertion, dans les autorisations de transport et dans les affiches, de clauses d'exonération, qui n'ont pu produire aucun effet juridique utile, et qui, loin de résoudre le problème, n'ont fait que le compliquer.

Un régime moins rigoureux que l'application pure et simple de l'article 103 C. com. était pourtant nécessaire pendant les premiers mois de la guerre. Un trouble profond avait été jeté dans l'exploitation des voies ferrées. La défense nationale, d'une part, exigeait impérieusement qu'elles fussent,

constamment et intégralement, mises à la disposition du commandement ; l'utilité très certaine qu'il y avait à maintenir et à ranimer l'activité économique du pays, d'autre part, rendait désirable le rétablissement et l'extension des transports commerciaux, au fur et à mesure de la reprise des transactions. Mais il était impossible, pour les chemins de fer, d'assumer, aux mêmes conditions qu'en temps de paix, la responsabilité que comportaient ces transports, la guerre ayant notablement augmenté les risques de perte et d'avarie et surtout de retard.

Le droit commun n'aurait-il, cependant, pas pu suffire pour proportionner la responsabilité à cette multiplication des risques, et ses règles ne pouvaient-elles s'adapter à la situation spéciale faite aux chemins de fer par l'état de guerre ?

Il est certainement préférable, surtout en droit privé, d'éviter les législations d'exception. Celles-ci, le plus souvent, ont des répercussions inconnues et inattendues ; elles lèsent généralement des droits acquis ou considérés comme tels, blessent la justice et peuvent provoquer des résistances susceptibles de nuire à la cohésion morale du pays. Enfin, elles vont parfois à l'encontre de leur but, et, au lieu d'atténuer le trouble jeté par les événements dans les rapports juridiques normaux entre citoyens, et de remédier à la crise économique ou sociale, elles en aggravent les conséquences. Si ces inconvénients se font tout particulièrement sentir lorsque le législateur suspend, modifie ou supprime les effets normaux de conventions antérieurement conclues, mais non encore entièrement exécutées, ils peuvent aussi être constatés lorsqu'il change temporairement les règles de droit commun, applicables à certains contrats prévus par la loi, avec l'in-

tention de ne disposer que pour l'avenir, sans porter atteinte aux droits acquis (1).

Cependant, on ne saurait défendre la thèse du maintien intégral du droit commun, qu'autant que celui-ci est assez souple pour pouvoir s'adapter aux circonstances exceptionnelles envisagées, et que les tribunaux n'hésitent pas à rechercher et à donner l'interprétation permettant de réaliser cette adaptation.

Or le droit commun en matière de responsabilité du voiturier au cas de perte et d'avarie manque de la souplesse indispensable. La loi du 17 mars 1903, que l'on voudrait d'ailleurs renforcer encore (2) a donné à l'article 103 C. com. un caractère indiscutable d'ordre public, sanctionné par la nullité de toutes clauses dérogatoires, en quelque document qu'elles soient inscrites, et quelles que soient les circonstances où elles sont invoquées. Une formule moins absolue, ou bien des réserves inscrites dans le texte, auraient peut-être permis aux tribunaux de faire produire certains effets aux clauses de non-garantie des autorisations de transport et des affiches; peut-être leur aurait-il alors été possible de juger que le caractère d'ordre public fléchissait devant des

1. Il nous suffit à cet égard de citer les difficultés considérables soulevées par la question du moratorium des loyers, et les résistances rencontrées par la proposition de loi de M. Failliat, relative à la résiliation des marchés et contrats à terme, conclus antérieurement à la guerre.

2. V. Proposition de loi de M. Dominique Delahaye, ayant pour objet de modifier l'art. 103 C. com. concernant la responsabilité des voituriers (*Doc. parl. Sénat*, 1909 S. ord. n. 279) et le rapport de M. Lemarié (*Sénat. Doc. parl.* 1911. S. ord. n. 273). Cette proposition a été adoptée par le Sénat le 19 décembre 1911, et a fait, à la Chambre des députés, l'objet d'un rapport favorable de M. Georges Bureau (*Ch. des Dép. Doc. parl.* 1913, n. 2978).

motifs d'intérêt général plus puissants que ceux que la loi de 1905 avait pour objet de protéger; et que ces clauses, considérées alors comme valables, mettaient à la charge de l'expéditeur la preuve d'une faute du chemin de fer. Une telle interprétation aurait abouti à un système très analogue à celui qui a été établi par l'arrêté du 31 mars 1915; toutefois la rédaction actuelle de l'article 103 C. com. ne la permet pas.

Mais du moins la notion de force majeure n'aurait-elle pas pu suffire? Nous sommes persuadés que la solution des difficultés que nous envisageons aurait pu être trouvée dans l'appréciation, un peu plus libérale, des faits, susceptibles de constituer le cas de force majeure. Mais la jurisprudence, vraisemblablement inspirée par les précédents défavorables de la guerre de 1870-1871, et par l'hostilité que certains abus très réels, et des résistances injustifiées à des réclamations fondées, ont fait naître à l'égard des Administrations de chemins de fer, dans les milieux commerciaux et industriels, a fait preuve d'une grande rigueur et a adopté des solutions souvent manifestement arbitraires: il n'est besoin, pour s'en rendre compte, que de se rappeler les décisions relatives à la faute lourde.

Une législation spéciale s'imposait donc. A quelles conditions devait-elle répondre?

Elle devait d'abord être temporaire, condition qui se trouve réalisée; elle devait ensuite se rapprocher autant que possible du droit commun, et laisser à celui-ci son empire, dans la plus large étendue possible, être susceptible de s'adapter aux différentes situations qui pouvaient se produire, et enfin ne laisser place ni aux controverses, ni à des incertitudes d'appréciation.

L'arrêté du 31 mars 1915, dont il faut rapprocher celui

du 7 juin de la même année, a répondu à peu près à ces exigences. Son texte, suffisamment précis, a le mérite de ne s'écarter du droit commun, que dans une mesure très restreinte. Il augmente les délais de transport; ce qui, en raison des circonstances, n'a rien que de très raisonnable et, en tout cas, ne cause au commerce, qu'une gêne infiniment moindre que celle qui résultait de la suspension de tout délai : la régularité des transports important encore plus que leur rapidité.

Quant aux règles générales de responsabilité, elles ne sont modifiées que sur un point particulier. La responsabilité au cas d'avarie, de perte et de retard, subsiste; la preuve du fait qui procure la libération du débiteur reste à la charge de celui-ci. Il n'y a en sa faveur qu'une atténuation : c'est que le trouble, apporté par la guerre dans l'exploitation, doit être considéré comme constituant une présomption de force majeure : et encore est-ce au chemin de fer à faire la preuve de ce trouble. L'arrêté du 31 mars 1915 conduit donc à peu près aux mêmes solutions que celles que le droit commun aurait commandées, si la loi du 17 mars 1903 n'avait pas modifié l'article 103 C. com. ou avait été moins formelle.

D'autre part, les expéditions, faites sur les lignes situées dans la zone même des opérations militaires, ont lieu sous un régime d'irresponsabilité absolue; cette solution, malgré son caractère extrêmement rigoureux pour les expéditeurs, nous paraît admissible : la subordination des réseaux aux autorités militaires locales et au commandement en chef, est dans ces régions, trop absolue et trop nécessaire, pour qu'il puisse en être autrement.

L'arrêté du 1^{er} novembre 1914 était beaucoup moins satisfaisant. Très éloigné du droit commun, dont il était pres-

que la négation, créant un régime uniforme, indifféremment applicable à tous les réseaux et à toutes les lignes, il a de plus en le défaut grave, de donner naissance à de sérieuses divergences d'interprétation.

Il aurait été préférable, pensons-nous, de créer, pour toute la période qui s'est étendue depuis la reprise des transports jusqu'au printemps de 1913, des zones, analogues à celles qui avaient été établies pour l'admission des marchandises au transport. Il est bien évident, par exemple, que le trouble, apporté à l'exploitation, a été bien plus considérable sur la ligne de Paris au Havre, que sur telle autre ligne du Centre ou du Midi, qui n'a pour ainsi dire aucun caractère stratégique et n'a reçu que très exceptionnellement des trains militaires ou de ravitaillement. A chacune de ces zones aurait correspondu l'un des régimes que nous avons rencontrés, savoir, soit celui de l'irresponsabilité absolue, soit celui de l'arrêté du 31 mars 1913 soit, enfin, un régime intermédiaire, comportant en principe le renversement du fardeau de la preuve. Pour les expéditions empruntant plusieurs zones, il aurait suffi de stipuler que le régime le plus favorable au chemin de fer aurait été applicable de bout en bout. Un tel système aurait eu toute la souplesse désirable, car rien n'eût été plus facile que de modifier la répartition des lignes entre les différentes zones, au fur et à mesure des événements.

Quant à la période qui a précédé la reprise des transports et les affiches du 20 août 1914, la légitimité des clauses d'exonération aurait pu être admise sans inconvénient, en attendant l'élaboration de textes plus étudiés. Mais il aurait fallu à cet effet, que le décret, autorisant le Ministre de la guerre à arrêter les conditions de responsabilité, fut pris aussitôt après la promulgation de la loi du 3 août 1914.

C'est donc tardivement que les solutions intervenues ont été proposées et adoptées. Si l'on peut le regretter, on ne saurait s'en étonner outre mesure, ni surtout en faire grief à ceux qui avaient, aux premiers jours de la guerre, la charge du pouvoir; d'autres et de plus angoissants soucis accaparaient alors leur activité.

VU :

Le Président,
AMBROISE COLIN.

VU :

Le Doyen,
F. LARNAUDE.

VU ET PERMIS D'IMPRIMER :

Le Vice-Recteur de l'Académie de Paris,
L. LIARD.

INDEX BIBLIOGRAPHIQUE.

- BAUDRY-LACANTINERIE et BARDE. — *Traité des obligations*. 2^e édit.
3 vol. in-8. Paris, 1905.
[*Traité théorique et pratique de droit civil*].
- BAUDRY-LACANTINERIE et WAHL. — *Du contrat de louage*. 2^e édit.
2 vol. in-8. Paris, 1905.
[*Traité théorique et pratique de droit civil*].
- BEDARRIDE. — *Des chemins de fer au point de vue du transport des voyageurs et des marchandises*. 3^e édit. revue par Rivière. 2 vol. in-8. Paris, 1891.
- BERTIN. — *La responsabilité du transporteur avant et après le nouvel article 103 C. com.* Rapprochement avec les systèmes étrangers.
1 vol. in-8. Paris, A. Rousseau, 1905.
- BEUDANT (Ch.). — *Les contrats et les obligations*, 1 vol. in-8. Paris, Rousseau, 1906.
[*Cours de droit civil*, par Ch. Beudant].
- BOURCART. — *Note sous Tribunal de paix de Saint-Vivien*. 15 mai 1907. S. 1908. 2. 145.
- BOURGOIN. — *Essai sur la distinction du cas fortuit et de la force majeure*. Thèse Lyon, 1902.
- COLIN (Ambroise). — *Note sous Paris*, 13 novembre 1903, au Dalloz, 1904, 2. 73.
- COLIN (Ambroise) et CAPITANT. — *Cours élémentaire de droit civil français*. 3 vol. in-8. Paris, Libr. Dalloz, 1914.
- DEMOLOMBE. — *Cours de Code Napoléon* (XXIV à XXXI : Contrats)
32 vol. in-8. Paris, Lahure, 1878-1894.
- ESMEIN. — *Eléments de droit constitutionnel français et comparé*.
5^e édit. 2 vol. in-8. Paris, Larose et Tenin, 1909.

EXNER. — *La nature de la force majeure*. Trad. par Seligmann, 1892.

FÉRAUD-GIRAUD. — *Code des transports de marchandises et voyageurs par chemins de fer* 3 vol. in-12. Paris, G. Pedone-Lauriel, 1883.

GUILLOUARD. — *Traité du Contrat de louage*, 2 vol. in-8. Paris, G. Pedone-Lauriel, 1890-1891.

HUC. — *Commentaire théorique et pratique du Code civil français*, 15 vol. in-8. Paris, 1901-1903.

JACQMIN. — *Les chemins de fer pendant la guerre 1870-1871*. 1 vol. in-8. Paris, Hachette, 1872.

JOSSERAND (Louis). — *Les Transports*. 1 vol. in-8. Paris, Rousseau, 1910.

[*Traité général, théorique et pratique de droit commercial*, par Thaller].

LAMY. — *La guerre et la responsabilité des chemins de fer pour avaries, pertes et retards avant et après l'arrêté du ministre de la guerre du 1^{er} novembre 1914*, br. in-4. Paris, 1915. (A la Ligue de défense contre les chemins de fer, 155 bis rue Legendre, 1915).

LAMY. — *Manuel pratique des transports par chemins de fer, voyageurs et marchandises*. 9^e édit. 1 vol. in-8. Paris, 1905.

(A la Direction du *Bulletin des Transports*, 8, rue Jacquemont).

LAURENT. — *Principes de droit civil français et supplément*. 41 vol. in-8. Paris, A. Chevalier-Marescq, 1878-1903.

LYON-CAEN et RENAULT. — *Traité de droit commercial*; 4^e édit. 8 vol. in-8. Paris, Pichon et Durand-Auzias, 1901-1909.

MITTRE. — *Droit commercial des chemins de fer*. 1 vol. in-8. Paris-Nancy, Berger-Levrault, 1912.

MORGAND (Henri). — *Les réquisitions militaires*. Commentaire de la loi du 3 juillet 1877 et du règlement d'administration publique du 2 août 1877. 3^e édit. Paris-Nancy, Berger-Levrault, 1896.

MUTEAU. — *De la Responsabilité civile* Etude morale et juridique. Examen de la doctrine et de la jurisprudence. 1 vol. in-8, Paris, 1895.

PAWLOWSKI. — *Les chemins de fer français et la guerre*. I. L'orga-

- nisation militaire des chemins de fer en France ; II. Les transports commerciaux et la crise des transports. *Le Génie civil*. 19 février et 4 mars 1916, p. 148.
- PESCHAUD (Marcel). — *Les chemins de fer français et la guerre*, Rev. pol. et parl. 10 octobre 1915.
- PICARD. — *Traité des chemins de fer*. 4 vol. in-8. Paris, J. Rothschild, 1887.
- PLANIOL. — *Traité élémentaire de Droit civil*. 5^e édit., 3 vol. in-8. Paris, Pichon et Durand-Auzias. 1908.
- PRATT (Edwin A.). — *The Rise of Rail-power in War and Conquest (1833-1914)*. Londres, P. S. King and Son, 1915.
- SAINCTELETTE. — *De la responsabilité et de la garantie*. 1 vol. in-8. Bruxelles, Bruylant Christophe. Paris, Chevalier-Marescq, 1884.
- SCHAFFAUSER. — *De l'influence de la guerre sur les contrats et les obligations qui en dérivent*. Les Lois nouvelles, 1915. 1. pp. 25, 41, 65 et 81.
- SOURDAT. — *Traité général de la responsabilité ou de l'action en dommages-intérêts en dehors des contrats*. 5^e édit. 2 vol. in-8. Paris, Marchal et Billouard, 1902.
- THALLER. — *Traité élémentaire de Droit commercial*. 3^e édit. 1 vol. in-8. Paris, Rousseau, 1898.
- VAREILLES-SOMMIÈRES. — *Des lois d'ordre public et de la dérogation aux lois*.

PÉRIODIQUES

- Annales des Chemins de fer et tramways*. Revue pratique de jurisprudence, de législation et de doctrine... dirigée par M. Max Botton. Paris, Rousseau.
- Bulletin annoté des chemins de fer en exploitation*, publié sous la Direction de M. Louis Sarrut, Procureur général près la Cour de Cassation. Paris, Impr. Chaix. Années 1914, 1915 et 1916.
- Bulletin de la Chambre de commerce de Paris*. Années 1914-1915-1916.

Bulletin des transports. Revue officielle de la Ligue de défense contre les Chemins de fer (155 bis, rue Legendre). Paris.

Journal des transports. Paris, 40, rue de Clichy.

Syndicat national et Mutuelle transports réunis. Association pour l'amélioration des transports. — Bulletin mensuel. Paris, 50, boulevard de la Bastille.

TABLE DES TEXTES ANALYSÉS OU REPRODUITS.

	Pages
1845. — 15 juillet. Loi sur la police des chemins de fer.	
Art. 22	33 (n. 1)
1870. — 13 octobre. Arrêté pris par la Délégation de Tours	74 (n. 1)
id. — 7 novembre. Décret. Art. 4.	73
1873. — 24 juillet. Loi sur l'organisation générale de l'armée.	
Art. 26	45
1877. — 3 juillet. Loi sur les réquisitions militaires	
Art. 29	46
Art. 32	53
Art. 33	46
Art. 58	51 (n. 4)
1881. — 6 août. Décret approuvant le cahier des charges	
type pour la concession des chemins de fer	
Art. 54	45
1888. — 28 décembre. Loi modifiant celle du 13 mars 1875,	
relative aux cadres et effectifs de l'armée.	
Art. 22	45
Art. 23	45
Art. 25	49, 53
1889. — 5 février. Décret. Art. 7.	97
1905. — 17 mars. Loi modifiant l'art. 103 C. comm	91
1913. — 8 décembre. Décret approuvant le règlement sur les	
transports stratégiques	
Art. 14	102
Art. 19	97
Art. 30	97
1914. — 31 juillet (non publié au <i>J. Off.</i>). Arrêté. . . .	15, 90
id. — 31 juillet (2 août). Arrêté (publié sans date au <i>J. Off.</i>	
du 3 août).	

	Pages
Art. 2.	17
Art. 3.	17
Art. 4.	17
Art. 5.	17
id. — 5 août. Loi. Article 2	99, 117
id. — 17 août. Arrêté dit de « reprise des transports »	49
id. — fin août. Affiches des réseaux (Clause des)	49
id. — 29 octobre. Décret	22, 100, 117
id. — 1 ^{er} novembre. Arrêté	123
id. — 1 ^{er} décembre. Arrêté	137
1915. — 31 mars. Arrêté.	138
id. — 29 avril. Avis du Conseil d'Etat	35 (n. 2), 55
id. — 7 juin. Arrêté	29, 92 (n. 1), 143

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION	1
CHAPITRE PREMIER. — Le rôle et l'organisation militaires des chemins de fer	5
CHAPITRE II. — La réglementation des transports commerciaux pendant la guerre	15
CHAPITRE III. — Recevabilité des actions intentées contre les administrations de chemins de fer à l'occasion des transports effectués pendant la guerre.	32
CHAPITRE IV. — La force majeure et le cas fortuit résultant de l'état de guerre	58
CHAPITRE V. — Les clauses d'exonération de la responsabilité.	90
CHAPITRE VI. — Régime institué par le décret du 29 octobre 1914 et les arrêtés subséquents	115
CONCLUSIONS	144
INDEX BIBLIOGRAPHIQUE	151
TABLE DES TEXTES ANALYSÉS OU REPRODUITS	155

